

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 janvier 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**concernant les projets du gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
d'instaurer une taxe kilométrique**

(déposée par
Mme Maria Vindevoghel et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 januari 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de plannen
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
voor de invoering van een kilometerheffing**

(ingediend door
mevrouw Maria Vindevoghel c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La mobilité, en Belgique, est défaillante. Les structures actuelles ne permettent pas une gestion en profondeur des problèmes de mobilité. Les différents gouvernements et ministres de la mobilité de ce pays répondent chacun à leur manière aux défis actuels et à venir en matière de mobilité et de climat. Le manque de concertation et de vision commune sur la mobilité a entraîné une augmentation du coût des transports publics et du nombre de voitures sur les routes. Les habitants de Bruxelles et des environs en sont les principales victimes.

Bruxelles est l'une des villes les plus congestionnées d'Europe.¹ La voiture est le mode de transport dominant en Belgique, car il existe peu d'alternatives valables et abordables. Cette situation est source de nombreux problèmes sociaux et environnementaux: bruit, pollution atmosphérique, embouteillages, problèmes de sécurité routière, perte de temps et stress causés par les embouteillages, occupation de l'espace public, etc.

La pollution atmosphérique est à l'origine de près de 10 000 décès prématurés par an en Belgique. Les émissions de gaz à effet de serre, qui alimentent le réchauffement climatique, ne cessent d'augmenter. En Belgique, le transport est responsable de 22,2 % des émissions.²

Les transports publics en région bruxelloise sont assurés par quatre opérateurs différents: la STIB, le TEC, De Lijn et la SNCB. Si, en théorie, la combinaison de cette offre multiple peut être un avantage, comme c'est le cas notamment à Paris ou à Berlin, pour les utilisateurs des transports en commun à Bruxelles, c'est le chaos. Aujourd'hui, qu'ils viennent de l'extérieur ou de l'intérieur de Bruxelles, les voyageurs doivent jongler avec les billets et souvent payer deux billets différents pour atteindre leur destination à Bruxelles.

Les billets "Brupass XL" qui viennent d'être lancés ne répondent pas aux préoccupations des voyageurs. Ils impliquent une augmentation des tarifs, alors que la zone couverte reste trop limitée. Certaines communes sont divisées en deux, une moitié étant couverte par les billets Brupass XL, et l'autre non.

Le gouvernement bruxellois entend introduire une taxe kilométrique pour s'attaquer au défi de la mobilité et

¹ Traffic index TomTom: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/brussels-traffic/.

² <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur>.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De mobiliteit in België draait vierkant. De huidige structuren laten niet toe de mobiliteitsproblemen grondig aan te pakken. De verschillende regeringen en ministers van mobiliteit in dit land reageren elk op hun eigen manier op de huidige en toekomstige mobiliteits- en klimaatuitdagingen. Een gebrek aan overleg en gemeenschappelijke visie op mobiliteit heeft geleid tot een duurder openbaar vervoer en meer wagens op de weg. Met de inwoners van Brussel en omgeving als grootste slachtoffers.

Brussel is een van de meest dichtgeslibde steden van Europa.¹ De auto is in België de dominante vervoerswijze, want er zijn weinig kwaliteitsvolle, betaalbare alternatieven. Dat zorgt voor veel sociale en milieuproblemen: lawaai, luchtvervuiling, fileleed, onveiligheid op de weg, tijdverlies en stress door files, bezetting van de openbare ruimte, enzovoort.

Luchtvervuiling leidt tot bijna 10 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar in België. De broeikasgasemissies die zorgen voor de klimaatopwarming, blijven maar toenemen. In België is transport verantwoordelijk voor 22,2 % van de uitstoot.²

Het openbaar vervoer in en rond Brussel wordt verzorgd door vier verschillende operatoren: MIVB, TEC, De Lijn en de NMBS. Terwijl de combinatie van dit meervoudig aanbod een pluspunt zou kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld in Parijs of Berlijn het geval is, is het voor de gebruikers in Brussel een chaos. Reizigers van buiten en binnen Brussel moeten vandaag met tickets jongleren en vaak twee verschillende tickets betalen om hun bestemming in Brussel te bereiken.

De pas geïntroduceerde "Brupass XL-tickets" komen niet tegemoet aan die verzuchtingen van de reizigers. Ze houden een tariefverhoging in, terwijl de gedekte zone te beperkt blijft. Sommige gemeentes worden in twee gesplitst, de ene helft valt onder de Brupass XL-tickets en de andere helft niet.

De Brusselse regering wil een kilometertaks invoeren om de mobiliteitsknoop, en de daaraan gerelateerde

¹ Tomtom verkeersindex: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/brussels-traffic/.

² <https://klimaat.be/in-belgie/klimaat-en-uitstoot/uitstoot-van-broeikasgassen/uitstoot-per-sector>.

aux problèmes qui y sont liés. Cette politique entraînera toutefois une augmentation des inégalités. En raison du manque d'alternatives, elle ne sera pas efficace pour résoudre les problèmes. Il s'agit donc davantage d'une mesure fiscale que d'une véritable solution à la problématique de la mobilité. Avec cette taxe, les autorités de la Région bruxelloise optent pour une politique répressive inefficace à l'encontre des automobilistes individuels.

Pour résoudre les problèmes de mobilité, il convient de mettre en place une approche unifiée et fédérale. La spirale négative des taxes antisociales doit être brisée. Le problème exige une vision intégrée de la mobilité, au service de la population et du climat. Une approche qui ne repose pas sur des clivages régionaux stériles, mais sur la réalité de la mobilité des personnes. En méconnaissant les problèmes des travailleurs, qu'ils soient navetteurs ou non, on risque de retarder les solutions aux problèmes écologiques.

La taxe kilométrique accroît les inégalités sociales

La taxe kilométrique bruxelloise vise à réduire les embouteillages en taxant les kilomètres parcourus dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ceux qui peuvent se le permettre seront beaucoup moins touchés. Cette politique s'adresse donc aux travailleurs qui ne bénéficient pas des échelles de rémunération les plus élevées, et entend orienter leur comportement au moyen de sanctions financières. Les coûts supplémentaires peuvent s'élever à 1 300 euros par an, soit un salaire mensuel net pour certains. L'une des principales conséquences sera une augmentation de la pauvreté liée à la mobilité.

Les travailleurs sont de plus en plus souvent contraints d'accepter des emplois qui ne sont accessibles qu'en voiture, que ce soit en raison de l'emplacement (les zones industrielles, par exemple, sont plus souvent situées en périphérie), ou du moment de la journée (horaires de travail variables ou décalés qui ne correspondent souvent pas à l'offre des transports en commun). Un exemple clair est l'aéroport national, où travaillent de nombreux Bruxellois.

Les agences de placement comme le VDAB obligent de plus en plus fréquemment les demandeurs d'emploi à accepter des emplois plus éloignés de leur domicile. Les demandeurs d'emploi et les bénéficiaires du RCC peuvent être obligés d'accepter un emploi ou de suivre une formation dans un rayon de nonante kilomètres autour leur domicile, sans quoi ils risquent d'être sanctionnés ou de perdre des droits.

Pour les ménages à faibles revenus, il est également beaucoup plus difficile de déménager pour limiter le temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail ou

problèmes aan te pakken. Dit beleid zal echter zorgen voor toenemende ongelijkheid. Door de ontbrekende alternatieven zal het niet effectief zijn om de problemen aan te pakken. Het betreft dan ook eerder een fiscale maatregel dan een echte oplossing voor de mobiliteitsknoop. De overheid van het Brussels Gewest kiest hiermee voor een inefficiënt strafbeleid tegenover individuele automobilisten.

De mobiliteitsproblemen deblokkeren vereist een eengemaakte, federale aanpak. De negatieve spiraal van asociale belastingen moet gebroken worden. Het probleem vereist een geïntegreerde mobiliteitsvisie die ten dienste staat van de bevolking en het klimaat. Een aanpak die niet gebaseerd is op inefficiënte regionale scheidslijnen, maar op de realiteit van de mobiliteit van de mensen. Door de problemen van de werkende klasse te negeren, of ze nu pendelaars zijn of niet, dreigen oplossingen voor milieuproblemen te vertragen.

Een kilometerheffing vergroot sociale ongelijkheid

De Brusselse kilometertaks wil de files verkorten door een heffing op te leggen voor afgelegde kilometers in het Hoofdstedelijk Gewest. Zij die het zich kunnen veroorloven, worden veel minder geraakt. Het beleid richt zich dan ook op werknemers die niet genieten van de hoogste loonschalen, en wil hun gedrag sturen via financiële sancties. De meerkosten kunnen oplopen tot 1 300 euro per jaar, een netto maandloon voor sommigen. Eén van de belangrijkste gevolgen zal dan ook het toenemen van de mobiliteitsarmoede zijn.

Werknemers worden vaker gedwongen jobs te aanvaarden die enkel met de auto bereikbaar zijn. Oorzaken zijn de ligging (industriezones bevinden zich bijvoorbeeld vaker in de buitenwijken), alsook het tijdstip (variabele of gespreide werktijden die vaak niet overeenkomen met het aanbod van het openbaar vervoer). Eén duidelijk voorbeeld is de nationale luchthaven, waar veel Brusselaars werken.

Arbeidsbemiddelingsbureau's zoals VDAB verplichten werkzoekenden steeds vaker om verder afgelegen banen te aanvaarden. Werkzoekenden en SWT'ers kunnen verplicht worden, op straffe van sancties of het verlies van rechten, om een job aan te nemen of een opleiding te volgen tot 90 kilometer van de eigen woonplaats.

Voor gezinnen met een laag inkomen is het tevens veel moeilijker om van woonplaats te veranderen, om bijvoorbeeld hun pendeltijd te beperken of dichterbij de

pour s'établir à proximité des nœuds de correspondance du réseau de transports publics, par exemple. En effet, leur manque de moyens financiers limite leur marge de manœuvre sur le marché immobilier.

À Bruxelles, la vitesse de l'augmentation du prix des maisons et des loyers a été de 20 % supérieure à celle de l'augmentation du pouvoir d'achat au cours des quinze dernières années. La classe moyenne n'est plus la seule à quitter Bruxelles pour s'installer en périphérie: de plus en plus de familles ouvrières et de ménages à faibles revenus quittent aussi la ville. Dans leurs efforts en vue de faire de Bruxelles une ville où il fait bon vivre, les autorités bruxelloises ne peuvent pas continuer à ignorer ce problème sous-jacent.

Un manque de solutions alternatives

La taxe kilométrique est présentée comme une taxe comportementale, c'est-à-dire une taxe visant à influencer le comportement des individus. L'idée sous-jacente est que les individus opèrent un choix réfléchi entre plusieurs options de transport. La taxation de l'usage de la voiture inciterait dès lors les navetteurs à se tourner plus rapidement vers d'autres modes de transport. Le problème sous-jacent est toutefois que, pour de nombreuses personnes, les autres modes de transport, plus écologiques, ne constituent pas des solutions alternatives réelles. Ces dernières années, les autorités ont réalisé des économies substantielles au lieu d'élargir l'offre de transport.

Sous la législature 2015-2019, 2,1 milliards d'économies ont été réalisées sur les budgets de la SNCB et d'Infrabel. Sous les législatures précédentes, des économies drastiques avaient également été réalisées sur les chemins de fer belges. Le montant du plan d'investissement 2013-2025, initialement estimé à 42 milliards d'euros, a finalement été ramené à 26 milliards, réduction ayant eu pour conséquence que le réseau RER bruxellois enregistre aujourd'hui un retard de vingt ans sur le calendrier prévu.³

D'autres projets visant à améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles sont également bloqués pour des raisons politiques ou budgétaires. On peut notamment citer à cet égard le Brabantnet de De Lijn, le RER vélo et le prolongement des lignes de la STIB en dehors de Bruxelles. Et dans le même temps, différentes autorités favorisent des projets qui encouragent l'utilisation de la voiture, comme la construction de centres commerciaux qui ne sont accessibles qu'en voiture.

³ <https://inegalites.be/SNCB-comment-detruire-une>.

knooppunten van het openbaar vervoer te gaan wonen. Wegens een gebrek aan financiële middelen is hun speelruimte op de vastgoedmarkt beperkt.

De woon- en huurprijzen in Brussel stegen de afgelopen 15 jaar 20 procent sneller dan de koopkracht. Het is niet langer zo dat alleen de middenklasse de stad Brussel inruilt voor de rand. Alsmaar meer arbeidersgezinnen en gezinnen met een lager inkomen verlaten Brussel. Dit onderliggend probleem mag niet onderbelicht blijven in de zoektocht naar een leefbare stad.

Een gebrek aan alternatieven

De kilometerheffing wordt gepresenteerd als een "behavioural tax", een belasting die het gedrag van mensen moet aansturen. Het idee is dat mensen een gewogen keuze maken tussen verschillende vervoersopties. Met een belasting op het gebruik van de auto zouden pendelaars sneller de overstap naar andere vervoersmodi maken. Het onderliggende probleem is echter dat voor veel mensen de andere, ecologischere vervoersmodi geen echt alternatief zijn. In plaats van het aanbod uit te breiden, zijn er de voorbije jaren zware besparingen doorgevoerd.

In de legislatuur 2015-2019 werd er 2,1 miljard bespaard op de NMBS en Infrabel. Ook in de voorgaande legislatures werd er fors bespaard op de Belgische spoorwegen. Het oorspronkelijke investeringsplan voor 2013-2025, geraamd op 42 miljard euro, werd uiteindelijk gereduceerd tot 26 miljard. Het Brussels GEN-netwerk heeft dan ook een vertraging opgelopen van twintig jaar.³

Ook andere projecten ter verbetering van de mobiliteit in en rond Brussel worden geblokkeerd om politieke of budgettaire redenen. Het gaat om het Brabantnet van De Lijn, het fietsGen en het doortrekken van lijnen van de MIVB buiten Brussel. Tegelijk bevoordelen verschillende overheden wel projecten die het autogebruik aanmoedigen, zoals commerciële winkelcentra die enkel met de wagen toegankelijk zijn.

³ <https://ongelijkheid.be/NMBS-hoe-vernietig-je-een-openbaar?lang=fr>.

La SNCB a instauré entre juillet 2020 et janvier 2021 une mesure temporaire permettant aux voyageurs d'embarquer gratuitement leur vélo dans le train: un grand soulagement pour les navetteurs qui souhaitaient emmener leur vélo mais ne le faisaient pas en raison du coût. Cette mesure a pris fin le 1^{er} janvier 2021 et ne sera pas prolongée, malgré son grand succès. Il en coûtera de nouveau 4 euros par trajet pour pouvoir emmener son vélo. Les chiffres de la compagnie ferroviaire révèlent que le nombre de voyageurs ayant embarqué leur vélo dans le train a augmenté en juillet 2020 de 80 % par rapport à juillet 2019.⁴ La suppression de cette mesure est un exemple parmi d'autres de l'absence de volonté d'encourager les alternatives. Il convient par ailleurs de souligner que la SNCB a pour mission de rendre les gares accessibles aux cyclistes. Or, à Bruxelles-Central, il est actuellement interdit d'embarquer ou de débarquer un vélo, alors qu'il s'agit de la deuxième gare la plus fréquentée du pays.

Quarante pour cent des navetteurs viennent de communes voisines de Bruxelles. Beaucoup de ceux qui se déplacent en voiture le font parce que leur lieu de résidence est mal desservi par les transports publics. De plus, la durée du trajet est souvent deux à trois fois plus longue que lorsqu'on fait le déplacement en voiture. Sans compter les retards et les suppressions de bus ou de trains.

Il y a également un manque d'alternatives pour les écoliers. À Bruxelles, les trajets domicile-école représentent 25 % des déplacements aux heures de pointe.⁵ Or, 40 % de ces déplacements sont actuellement effectués en voiture.⁶ À Gand ou à Anvers, ce chiffre est inférieur à 15 %.

L'instauration d'une taxe kilométrique ne va pas de pair avec le développement de nouvelles alternatives. Or, des solutions simples et peu coûteuses intégrant des alternatives à pied, à vélo ou en transports en commun pourraient être mises en place pour réduire le recours à la voiture dans les déplacements entre le domicile et l'école. Cette approche permettrait de réduire la circulation automobile de 10 % aux heures de pointe, mais également d'enregistrer des progrès en dehors des heures de pointe.

La taxe kilométrique est une mesure fiscale

Aujourd'hui, la Région bruxelloise perçoit 200 millions d'euros de taxes de circulation. Avec le péage

Tussen juli 2020 en januari 2021 voerde de NMBS een tijdelijke maatregel in waardoor reizigers hun fiets gratis kon meenemen op de trein. Een grote opluchting voor pendelaars die hun fiets wilden meenemen, maar dit niet deden omwille van de kostprijs. Deze maatregel liep op 1 januari 2021 ten einde en wordt niet verlengd, ondanks het grote succes. Per traject kost het opnieuw 4 euro om de fiets te kunnen meenemen. Uit cijfers van de spoorwegmaatschappij blijkt dat in juli 2020 80 procent meer reizigers hun fiets meenamen op de trein dan in juli 2019.⁴ Het afschaffen van deze maatregel is één van de voorbeelden hoe alternatieven niet worden aangemoedigd. Een andere opdracht voor NMBS is het toegankelijk maken van stations voor fietsers. In Brussel-Centraal is het vandaag verboden een fiets in- of uit te laden, terwijl het gaat om het op één na drukste station in het land.

40 procent van de pendelaars komt van aangrenzende gemeenten rond Brussel. Een groot aantal van diegenen die het traject met de auto afleggen, doen dat omdat hun woonplaats slecht bereikbaar is met het openbaar vervoer. De reistijd voor veel trajecten met het openbaar vervoer is dikwijls nog het dubbele of het driedubbele van de reistijd met de auto. Zonder de vertragingen of afschaffingen van bussen of treinen mee te rekenen.

Ook voor de schoolgaande jeugd is er een gebrek aan alternatieven. Het woon-schoolverkeer in Brussel is goed voor 25 % van de verplaatsingen tijdens de spits.⁵ 40 % van die verplaatsingen gebeurt momenteel met de auto.⁶ In Gent of Antwerpen gaat dat over minder dan 15 %.

Door een kilometerheffing in te voeren, worden er niet meer alternatieven voorzien. Autogebruik in woon-schoolverkeer kan nochtans eenvoudig en goedkoop aangepakt worden, met alternatieven te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Wanneer hier op ingezet wordt, daalt het autoverkeer tijdens de spitsuren met 10 %. Ook buiten de spitsuren is er vooruitgang.

De kilometerheffing is een fiscale maatregel

Het Brussels Gewest int vandaag 200 miljoen euro aan verkeersbelasting. Met de stadstol mikken ze op

⁴ https://www.gva.be/cnt/dmf20200715_96284535.

⁵ <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/priorite-et-action/observatoire-de-la-mobilite>.

⁶ https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/farde_pds_2016_fr.pdf.

⁴ https://www.gva.be/cnt/dmf20200715_96284535.

⁵ <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/priorite-et-action/observatoire-de-la-mobilite>.

⁶ https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/farde_pds_2016_fr.pdf.

urbain, elle vise 500 millions d'euros de recettes, soit des recettes fiscales supplémentaires de pas moins de 300 millions d'euros.

Les fédérations patronales (FEB, VOKA, BECI, FEBIA) sont très favorables à cette taxe qui ne touchera pas les employeurs mais sera directement prélevée dans la poche des travailleurs. Cependant, les organisations patronales ne sont favorables à cette mesure qu'à condition qu'elle s'applique à l'ensemble du territoire belge. Selon elles, une taxe kilométrique unilatérale limitée à Bruxelles ne ferait en effet que déplacer les embouteillages de Bruxelles vers la périphérie, ce qui induirait des pertes économiques.

Selon une étude commandée par le gouvernement bruxellois lui-même, la taxe kilométrique ne réduira que de 7,7 % le nombre de kilomètres parcourus en semaine, tandis que le nombre de kilomètres parcourus durant le week-end augmentera de 3,2 à 4,7 %.⁷ En d'autres termes, seul un petit nombre d'usagers pourraient effectivement modifier leurs choix de mobilité, tandis que la plupart des navetteurs paieront tout simplement plus de taxes, comme l'indique, selon nous, le montant de 300 millions d'euros de recettes supplémentaires que le gouvernement bruxellois espère obtenir grâce à la taxe kilométrique.

500 miljoen euro aan inkomsten. Een extra belasting van maar liefst 300 miljoen euro.

Werkgeversfederaties (VBO, VOKA, BECI, FEBIA) zijn erg te vinden voor de taks, die niet de werkgevers maar rechtstreeks de werknemers raakt. De patronale organisaties pleiten weliswaar enkel voor de maatregel indien ze voor het ganse Belgische grondgebied geldt. Een eenzijdige Brusselse kilometertaks zou volgens hen enkel de files van Brussel naar de periferie verplaatsen, met economische verliezen tot gevolg.

Volgens een studie van de Brusselse regering zelf, zou een kilometertaks het aantal voertuigkilometers tijdens een weekdag verminderen met slechts 7,7 %, terwijl de voertuigkilometers in het weekend met 3,2 à 4,7 % zouden stijgen.⁷ Met andere woorden, slechts een klein deel van de gebruikers zou effectief de mogelijkheid hebben om hun mobiliteitskeuzes aan te passen. Een grote meerderheid van de pendelaars zal simpelweg enkel hun factuur zien stijgen, dat kunnen we afleiden uit de 300 miljoen euro aan extra inkomsten die de Brusselse regering hoopt op te halen met de kilometerheffing.

Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)
Nabil BOUKILI (PVDA-PTB)
Roberto D'AMICO (PVDA-PTB)
Gaby COLEBUNDERS (PVDA-PTB)
Greet DAEMS (PVDA-PTB)
Thierry WARMOES (PVDA-PTB)

⁷ <https://www.tml.eu/en/nl/project/Impactstudies-SmartMove>.

⁷ <https://www.tml.eu/en/nl/project/Impactstudies-SmartMove>.

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

Considérant:

A. que, dans la Région de Bruxelles-Capitale, de nombreux navetteurs doivent circuler en voiture pour se rendre au travail parce qu'il n'existe pas ou pas assez d'alternatives valables et abordables à la voiture;

B. que, dans son accord de gouvernement, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale se déclare partisan d'une concertation et d'un accord de coopération en matière de mobilité entre les différentes régions;

C. qu'à ce jour, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas pris la moindre initiative en vue de concrétiser cette intention de concertation et de coopération;

D. que d'autres dossiers de mobilité nécessitant une coopération entre le gouvernement flamand, le gouvernement wallon et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'avancent que péniblement;

E. que la Belgique compte quatre ministres de la mobilité qui mènent des politiques différentes;

F. que les prix des billets appliqués par les quatre sociétés de transport public à Bruxelles ont augmenté plus vite que les revenus moyens;

G. que les problèmes sociaux et environnementaux causés par la mobilité dépassent les frontières régionales;

H. que plusieurs projets en matière de mobilité tels que le RER, le "Brabantnet" et le RER Vélo ne sont pas encore terminés;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'insister auprès du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour qu'il engage activement le dialogue avec les autres Régions et l'autorité fédérale, sous l'égide du ministre fédéral de la Mobilité, sur son projet d'instaurer une taxe kilométrique et/ou un péage urbain;

a. de rechercher, avec le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, des solutions collectives pour le transport scolaire, afin de réduire drastiquement les déplacements en voiture entre le domicile et l'école;

b. de souligner les conséquences socialement injustes de la taxe kilométrique envisagée et l'impact disproportionné de la réforme sur certains travailleurs salariés et indépendants;

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

Overwegende dat:

A. veel pendelaars op de wagen aangewezen zijn om hun werkplek in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te bereiken omdat er geen of onvoldoende kwaliteitsvolle, betaalbare alternatieven voor de wagen zijn;

B. de Brusselse Hoofdstedelijke regering in haar regeerakkoord aangeeft voorstander te zijn van overleg en van een samenwerkingsakkoord rond mobiliteit tussen de verschillende gewesten;

C. de Brusselse Hoofdstedelijke regering tot op heden geen stappen heeft ondernomen om dat voornemen tot overleg en samenwerking te realiseren;

D. in andere mobiliteitsdossiers waarvoor samenwerking tussen de Vlaamse, Waalse en de Brusselse Hoofdstedelijke regering noodzakelijk is, slechts moeizaam vorderingen worden gemaakt;

E. België vier ministers van mobiliteit telt, die er elk een ander beleid op nahouden;

F. de ticketprijzen van de vier openbare vervoersbedrijven in Brussel sneller zijn gestegen dan het gemiddeld inkomen;

G. de sociale en ecologische problemen veroorzaakt door mobiliteit, de gewestelijke grenzen overschrijden;

H. verschillende mobiliteitsprojecten zoals het GEN, Brabantnet en het fietsGEN nog niet zijn afgewerkt;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. er bij de Brusselse Hoofdstedelijke regering op aan te dringen dat ze actief de dialoog aangaat met de andere gewesten en de federale overheid, onder leiding van de federale minister van Mobiliteit, over haar voornemen om een kilometerheffing en/of stadstol in te voeren;

a. samen met de Brusselse Hoofdstedelijke regering collectieve oplossingen te zoeken voor het scholenvervoer, teneinde de autoverplaatsingen van en naar scholen drastisch terug te dringen;

b. te wijzen op de sociaal onrechtvaardige gevolgen van de voorliggende kilometerheffing en de disproporionele impact van de voorliggende hervorming op bepaalde werknemers en zelfstandigen;

2. d'accélérer, en concertation avec les entités fédérées, mais sous l'égide du ministre fédéral de la Mobilité, l'achèvement du Réseau Express Régional (RER);

3. d'entamer, sous l'égide du ministre fédéral de la Mobilité, la concertation avec les entités fédérées afin d'accélérer l'achèvement du "Brabantnet";

4. d'entamer, sous l'égide du ministre fédéral de la Mobilité, la concertation avec les entités fédérées afin d'accélérer l'achèvement du RER Vélo;

5. d'investir davantage dans la SNCB afin de rendre les alternatives à l'utilisation de la voiture privée attrayantes;

6. de supprimer le supplément vélo payant de la SNCB en inscrivant cette suppression dans le prochain contrat de gestion entre l'État et la SNCB;

7. d'adapter toutes les gares ferroviaires belges afin de permettre l'embarquement et le débarquement de vélos en inscrivant ce point dans le prochain contrat de gestion entre l'État et la SNCB;

8. d'intégrer, en concertation avec les entités fédérées, les sociétés de transport public actives à Bruxelles – la STIB, De Lijn, le TEC et la SNCB – afin de mieux coordonner l'offre actuelle et de la rendre accessible à tous les utilisateurs au moyen d'un ticket unique pour Bruxelles et sa périphérie sans augmenter les tarifs.

20 janvier 2021

2. in overleg met de deelstaten, maar onder leiding van de federale minister van mobiliteit, het Gewestelijk ExpresNet (GEN) versneld af te werken;

3. het overleg met de deelstaten, maar onder leiding van de federale minister van Mobiliteit, op te starten met als doelstelling Brabantnet versneld af te werken;

4. het overleg met de deelstaten, maar onder leiding van de federale minister van Mobiliteit, op te starten met als doelstelling het fietsGen versneld af te werken;

5. bijkomend te investeren in de NMBS om zo de alternatieven van het privéautogebruik aantrekkelijk te maken;

6. het betalend fietssupplement van NMBS af te schaffen door dit op te nemen in de volgende beheersovereenkomst tussen de staat en de NMBS;

7. alle Belgische treinstations aanpassen zodat het in- en uitladen van fietsen op de trein mogelijk kan gemaakt worden door dit op te nemen in de volgende beheersovereenkomst tussen de staat en de NMBS;

8. in overleg met de deelstaten, de openbare vervoersmaatschappijen actief in Brussel – MIVB, De Lijn, TEC en NMBS – te integreren om zo het bestaande aanbod beter op elkaar af te stemmen en toegankelijk te maken voor alle gebruikers met één ticket in en rond Brussel zonder de tarieven te verhogen.

20 januari 2021

Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)
Nabil BOUKILI (PVDA-PTB)
Roberto D'AMICO (PVDA-PTB)
Gaby COLEBUNDERS (PVDA-PTB)
Greet DAEMS (PVDA-PTB)
Thierry WARMOES (PVDA-PTB)