

Motie van h. De Bock: Indiening van een motie inzake mobiliteit

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

inzake de uitbreiding van de MTB-zone (metro-tram-bus) naar de haltes in de rand om Brusselaars en randinwoners aan te moedigen het openbaar vervoer te nemen.

Emmanuel De Bock en medestanders

UITEENZETTING

Samenvatting

De indieners van de motie wensen naast de ontwikkeling van het aanbod aan openbaar vervoer betere tariefformules ten bate van de Brusselaars en de reizigers die de gewestgrens overschrijden. Deze resolutie wenst een uitbreiding van de MTB-formules (en JUMP) van de openbare vervoersmaatschappijen (MIVB, TEC, De Lijn en NMBS) naar de haltes in de onmiddellijke Brusselse rand.

Context

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is 161 km² groot, met steeds meer activiteiten die verplaatsingen tussen het gewest en de rand genereren (werk, handel, school, cultuur, ...). Dit leidt tot verkeersopstoppingen die de levenskwaliteit van de Brusselaars beïnvloeden.

In zijn recente studie "*Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030*" zegt het Federaal Planbureau dat dit een sterke aanmoediging moet zijn om ons mobiliteitsbeleid grondig te herzien. Volgens de studie zal er tussen 2012 (referentiejaar van de studie) en 2030 22% meer voertuigen-afgelegde km's zijn, voornamelijk in stedelijke gebieden. De gemiddelde snelheid zal dalen tijdens de spits (- 24%) én daarbuiten (-10%). Meer verkeer leidt tot meer vervuiling en fijn stof, wat volledig in strijd is met de klimaatopwarming en de internationale verbintenissen van het gewest. Brusselaars en reizigers van/naar het gewest moeten aangespoord moeten worden het openbaar vervoer te gebruiken. Een uitbreiding van de bestaande mobiliteitsformules MTB (en JUMP) kan hierin een bijdrage leveren.

Integratie van mobiliteitsoperatoren en de MTB-formule

De zone Brussel telt 33 haltes en reizigers raken soms verward van de vele tarieven van de verschillende maatschappijen en de talrijke onderlinge combinaties, nog meer wanneer zij niet altijd hetzelfde traject moeten afleggen. Aangezien elk vervoersnet dat Brussel aandoet een eigen tariefsysteem gebruikt (de MIVB en De Lijn één enkel tarief voor hun net, TEC een zonaal tarief en de NMBS een tarief volgens de afstand), werden er combinatietarieven uitgewerkt maar er zijn er erg veel, al dan niet geografisch beperkt. Deze formules beantwoorden niet meer aan de noden van de reizigers binnen en buiten Brussel. Voor de maatschappijen zelf is dit uiteraard financieel voordeliger door meer inkomsten per traject.

Enkele voorbeelden:

Jaarlijks schoolabonnement

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

Vaststelling: Meerkost van € 49 naar € 70 ofwel 70 tot 100%!

Een MIVB-schoolabonnement kost normaal € 50. Voor een traject tot een station vlak over de gewestgrens wordt dit duurder en tot een station op 5 km buiten Brussel nóg duurder.

Jaarabonnement volwassene

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

Vaststelling: Meerkost van € 245 naar € 349 ofwel 70 tot 100%!

Ook hier zijn grensoverschrijdende trajecten een pak duurder. Met daarbij nog een MIVB-abonnement van € 499 komt dit neer op een meerkost van € 5/dag (220 dagen/jaar), terwijl de globale formule van het MTB-abonnement neerkomt op € 55/maand of € 583/jaar, ofwel ± € 2,6 per werkdag.

Een traject van 15 km binnen Brussel is goedkoper dan een traject van 2 km tussen station aan weerszijden van de gewestgrens en dit is economisch en ecologisch niet verantwoord. Omwille van de hogere prijs zijn reizigers weinig geneigd om het openbaar vervoer te nemen. Ze nemen de auto om naar een Brussels station te gaan of nemen gewoon de auto.

Combinatieabonnementen NMBS - MIVB

	NMBS	MIVB	Totaal
Ruisbroek - Brussel-Centraal	€ 646 €	€ 499	€ 1.145
Schaarbeek - Linkebeek (15 km)	€ 594	€ 499	€ 1.093

Een combinatieabonnement NMBS-MIVB is helemaal niet aantrekkelijk want een **MTB-abonnement kost € 55,50 per maand of € 583 per jaar**. Als een station niet tot het MTB-net behoort, betekent dit een **meerkost van ± € 479!** Ook met de Key Card van de NMBS voor een zone tot 15 km rond Brussel komt de jaarprijs neer op € 968 (220 dagen/jaar).

De NMBS moet dringend haar tarieven herzien en de nieuwe stations op of net over de grens aan het MTB toevoegen om de trein aantrekkelijk te maken.

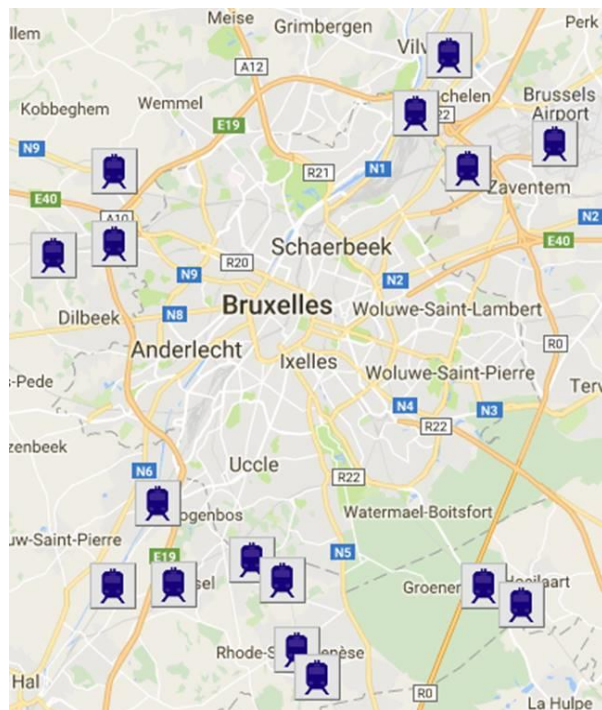
Dit voorstel zou erg snel ingevoerd kunnen worden omdat er geen financiële investeringen nodig zijn. Er zijn bovendien ook verschillende bus- en tramhaltes van het MTB-net die zich buiten het gewest bevinden. Als een dergelijke samenwerking tussen de MIVB, TEC en De Lijn mogelijk is, moet dit toch ook met de NMBS mogelijk zijn.

De prijs van een MTB-abonnement mag ook niet duurder dan € 499 worden om reizigers niet af te raden het openbaar vervoer nemen. Inkomsten kunnen eenvoudig verdeeld worden op basis van reële gebruikersstatistieken.

Dit voorstel kan leiden tot een verdubbeling van het aantal gebruikers van de 16 stations binnen een straal van 5 km rond Brussel (± 21.000 reizigers meer), met een meerinkomst van € 10 à 14 miljoen voor de NMBS, de MIVB en De Lijn.

Met ± 21.000 reizigers meer op het openbaar vervoer zullen ± 10.000 voertuigen minder op de weg zijn en het zou onbegrijpelijk zijn mocht de NMBS deze markt niet aanspreken.

Cijfers 2015	Stations	Gebruik	Potentieel	
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	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
15	Hoeilaart	265	530	x2
16	Dilbeek	761	1 522	x2
	Totaal	20 766	41 532	20 766



GEMEENTELIJKE MOTIE ingediend door Emmanuel De Bock, Didier Reynders, Daniel Hublet, ...

- Gelet op de gewestelijke beleidsverklaring en de wil van de Brusselse regering om de stadsge-meenschap te ontwikkelen, vooral inzake mobiliteit;
- Gelet op de 6de staatshervorming en de wet van 19 juli 2012 inzake de noodzaak om de Metro-pool Brussel te creëren, in het bijzonder voor transgewestelijke materies zoals mobiliteit, verkeers-veiligheid en wegwerkzaamheden binnen en rondom Brussel;
- Gelet op het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling van de Brusselse regering;
- Gelet op het "Plan Air-Climat-Energie" met gewestelijke ambities inzake vermindering van CO₂ en fijn stof om de levenskwaliteit van de Brusselaars te verzekeren;
- Gelet op de studie Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030 van het Federaal Planbureau;
- Gelet op het stijgende gevaar van opstoppingen met voertuigen binnen en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- Overwegende dat talrijke pendelaars dagelijks de grenzen van het gewest, Vlaanderen en Wallonië oversteken;
 - Overwegende dat de intermodaliteit van het openbaar vervoer aangemoedigd moet worden om talrijke ongemakken voor de levenskwaliteit van de Brusselaars door verkeers-opstoppingen met voertuigen te voorkomen;

- Overwegende dat de mobiliteit tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke rand beter begrepen moet worden;
- Overwegende dat de aantrekkelijkheid van de NMBS en de link met gewestelijke vervoersmaatschappijen dringend versterkt moet worden;
- Overwegende dat de formules MTB en JUMP reizigers toelaten om met één abonnement verschillende formules van vervoersmaatschappijen te integreren (MIVB, TEC, De Lijn en NMBS);
- Overwegende dat er talrijke haltes van de MIVB, TEC en De Lijn buiten het Brusselse grondgebied liggen die opgenomen zijn in het MTB-net en dit net uitgebreid moet worden tot de NMBS-haltes rondom Brussel;

De gemeenteraad van Ukkel

VRAAGT AAN DE FEDERALE REGERING en aan de NMBS:

- om het station Linkebeek zo snel mogelijk op te nemen in het MTB-net omdat het perron naar Brussel in Linkebeek ligt en het perron naar Rode in Ukkel, en omwille van de aanwezigheid van een MTB-bushalte aan dit station,
- zijn steun te verlenen aan de uitbreiding van het MTB-net tot de NMBS-stations vlakbij het gewest om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken via één enkel tarief voor verschillende vervoersmiddelen.

VRAAGT AAN DE MIVB:

- dringend gesprekken op te starten met De Lijn, TEC en de NMBS om het MTB-net (en JUMP) zo snel mogelijk uit te breiden tot de NMBS-stations vlakbij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

VRAAGT AAN DE BRUSSELSE REGERING:

- deze bezorgdheid over te maken aan de Waalse en Vlaamse collega's, de NMBS, via de gewestelijke vertegenwoordigers, en de federale regering.

De h. Wyngaard geeft aan dat Ecolo het openbaar vervoer sterk aanmoedigt. Het NMBS-aanbod moet versterkt worden in Ukkel en in het gewest om via betere verbindingen de mobiliteit te bevorderen. Ecolo steunt daarom het voorstel van de h. De Bock.

De h. De Bock geeft aan dat deze motie ook in het gewestelijk parlement voorgesteld zal worden.

Mevr. Verstraeten en **de h Hublet** keuren in naam van hun partij de motie goed.