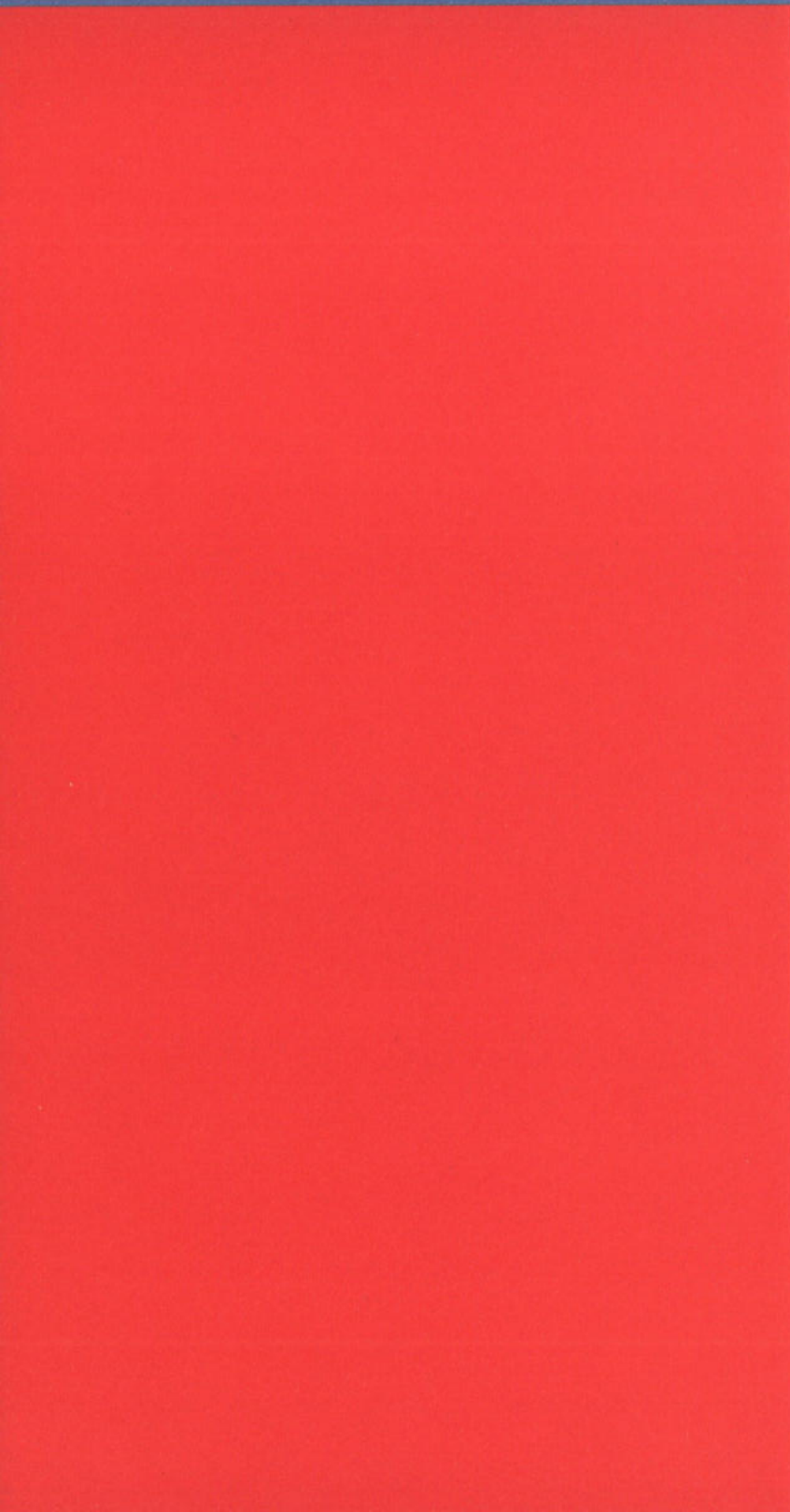




MEMORANDUM

aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Brussel 13 juni 2004



**Memorandum van de MIVB
aan de toekomstige Brusselse Hoofdstedelijke Regering
voor de periode 2004-2009**

Inhoudstafel

Inleiding.....	p 2
1. De doorstroming van het openbaar vervoer bovengronds verbeteren en vergemakkelijken.....	p 3
2. Het aanbod uitbreiden en verbeteren in termen van frequenties, amplitude en bediening van het grondgebied.....	p 7
3. De intermodaliteit en de integratie bevorderen.....	p 11
4. Het goed gevoel in het openbaar vervoer verbeteren.....	p 14
5. De milieuvriendelijkheid van het openbaar vervoer verhogen.....	p 15
6. Het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer verbeteren.....	p 16
7. Contractuele en organisatorische betrekkingen.....	p 17
8. De beslissingsprocessen verbeteren.....	p 20
9. Instaan voor de financiering van het openbaar vervoer.....	p 21

Inleiding

De verschillende items (genummerde titels) van dit memorandum werden diepgaand en ernstig voorbereid door het uitvoerend comité van de MIVB (directieploeg) en door het beheerscomité (statutair orgaan), die het unaniem heeft goedgekeurd.

Deze items werden wel voorbereid door de MIVB, maar ze werden ruim geïnspireerd door de conclusies van de creatieve vergaderingen die in maart 2004 georganiseerd werden. Om en bij de 80 personen (parlementsleden, federale en gewestelijke ambtenaren, gemeentebeambten, vertegenwoordigers van federaties of verenigingen en kaderleden van de MIVB) hebben bijgedragen tot het welslagen van deze vergaderingen. Dank aan allen voor hun actieve medewerking. Zonder hen zou dit memorandum ongetwijfeld minder belang en waarde hebben.

Deze voorstellen verdienen een aandachtig onderzoek. Ze zouden heel goed kunnen dienen als onderliggende structuur voor het toekomstig beheerscontract dat het Gewest en de MIVB voor de periode 2006-2010 zullen afsluiten. Dit toekomstig contract is van cruciaal belang want het zal het kader vormen waarmee de MIVB haar opdracht van openbaar vervoerder in Brussel zal kunnen waarmaken tijdens deze periode.

Dit memorandum sluit naadloos aan bij de gewestelijke doelstelling van het GewOP en het IRIS-plan om het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer te verhogen.

Het is immers enkel door nog massaler gebruik te maken van het openbaar vervoer dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn mobiliteit duurzaam zal kunnen noemen.

Het memorandum is opgebouwd uit negen hoofdstukken, waarvan sommige rechtstreeks voortvloeien uit de werkgroepen:

1. De doorstroming van het openbaar vervoer bovengronds verbeteren en vergemakkelijken
2. Het aanbod uitbreiden en verbeteren in termen van frequenties, amplitude en bediening van het grondgebied
3. De intermodaliteit en de integratie bevorderen
4. Het goed gevoel in het openbaar vervoer verbeteren
5. De milieuvriendelijkheid van het openbaar vervoer verhogen

6. Het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer verbeteren
7. Contractuele en organisatorische betrekkingen
8. De beslissingsprocessen verbeteren
9. Instaan voor de financiering van het openbaar vervoer

Meer dan één hoofdstuk heeft betrekking op de verwachtingen van de cliënten van het openbaar vervoer.

Het is immers van essentieel belang dat het mobiliteitsbeleid op gewestelijk niveau vertrekt van de motiveringen en behoeften van de huidige en potentiële gebruikers, die van het openbaar vervoer tal van zaken verwachten, zoals snelheid, regelmaat, stiptheid, beschikbaarheid, frequentie, comfort, veiligheid en intermodaliteit.

Aangezien het aantal items van het memorandum tamelijk uitgebreid is, heeft het uitvoerend comité van de MIVB de tien elementen geselecteerd die het belangrijkste geacht werden. Ze staan hieronder in volgorde van belangrijkheid:

1. Het Tramrichtplan goedkeuren en in werking stellen
2. De beslissingsstructuur van de MIVB aanpassen om het systeem slagkrachtiger te maken en de principes van het "bedrijfsbeheer" in te voeren, om te anticiperen op een eventuele verplichting van mededinging op Europees niveau en in ieder geval de MIVB de kans bieden de veelvuldige activiteiten die haar worden toevertrouwd als entiteit belast met de tactische planning van het openbaar vervoer in Brussel, doeltreffend te vervullen
3. De nodige uitbreidingen qua rollend materieel en de creatie van de overeenstemmende stallingscapaciteiten, alsook de groepering van de tramwerkplaatsen en de nieuwe bestemming van de eventueel verlaten sites inzake grondbeleid en op budgettair en administratief gebied ondersteunen
4. Het toekomstig Busrichtplan goedkeuren en in werking stellen
5. Een budgettair en financieel mechanisme instellen dat de Gemeenten responsabiliseert inzake de reissnelheid en de regulariteit van het bovengronds openbaar vervoer alsmede inzake het parkeerbeleid
6. De stijging van de gewestelijke dotaties in stand houden en de bedragen aanpassen om het aanbod

zowel kwantitatief als kwalitatief te kunnen ontwikkelen

7. Het samenwerkingsakkoord Staat/Gewest opnieuw focussen op gewestelijke projecten, waaronder het openbaar vervoer, die overeenstemmen met de rol van nationale en internationale hoofdstad door te voorzien in de financiering van de investerings- en exploitatiekosten

8. Bestuderen, prioriteiten opstellen (in het kader van het IRIS-plan 2) en voorzien in de financiering van de projecten die onder meer de verbetering beogen van de bereikbaarheid van Ukkel, van de site van Thurn en Taxis, van de zone gelegen ten noordoosten van het Gewest, van Neder-over-Heembeek, van de Leopoldswijk - station van Luxemburg, en van de as Noordstation - Cage aux Ours - Schaarbeek B

9. Het openbaar vervoer onafhankelijk maken van het autoverkeer door het VICOM-programma nog intensiever voort te zetten en het verkeersvolume op de openbare vervoerassen te verminderen met behulp van lokale verkeersplannen, in het bijzonder tramlijn 55

10. De uitvoering van het Metrorichtplan finaliseren door de stedenbouwkundige vergunning voor het station Weststation op lijn 2 en voor het eindpunt van lijn 1 Noord op die plaats af te geven en door in de creatie van een trameindpunt in het Weststation te voorzien, in samenhang met de urbanisatie van het Gebied van Gewestelijk Belang nr. 3 "Weststation"

1. De doorstroming van het openbaar vervoer bovengronds verbeteren en vergemakkelijken

De volgende tabel toont de uitsplitsing van de ritten in 2003 tussen metro, tram en bus.

Vervoerwijze	Aantal ritten(in miljoenen)
Metro	102,5
Tram	63,5
Bus	54,4
Totaal	220,4

De metro neemt wel het leeuwendeel voor zich, maar tram en bus verzorgen samen toch ook bijna de helft van de verplaatsingen. Aangezien de metro volledig onafhankelijk is van het algemeen verkeer, heeft de MIVB de verkeersomstandigheden goed in de hand. Dit is niet waar voor de trams en bussen, waarvan de prestaties nog te veel afhangen van het algemeen verkeer.

Een tendens die op de meeste Europese stadsnetten te merken is, probeert goede verkeersomstandigheden voor het bovengronds openbaar vervoer te waarborgen om de snelheid en de regelmaat, en dus meteen de aantrekkelijkheid, te verhogen.

De aldus aangebrachte verbeteringen zorgen voor een grotere doeltreffendheid van het systeem en maken het mogelijk de winsten opnieuw te investeren in een bijkomende verbetering van de geboden diensten.

Het is dus essentieel dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn acties voortzet en intensifieert om **de doorstroming van het openbaar vervoer bovengronds te verbeteren en te vergemakkelijken.**

Daartoe vraagt de MIVB aan de Regering verschillende maatregelen te nemen om deze belangrijke doelstelling te bereiken.

1.1 Een verkeers- en parkeerpolitie oprichten die er meer in het bijzonder mee belast is op een gecoördineerde manier op heel het Brussels grondgebied, onder meer tijdens de spitsuren, in te staan voor de vlotte doorstroming en de reissnelheid van het openbaar vervoer

Iedereen kan vaststellen dat de niet-naleving van de verkeers- en parkeerregels vaak de oorzaak is van talrijke disfuncties in de openbare ruimte.

Voor een grootstad als Brussel is het voortduren van zulke disfuncties ontoelaatbaar. Naast de negatieve gevolgen voor het openbaar vervoer zijn er ook de moeilijkheden waarmee bijvoorbeeld de hulpdiensten geconfronteerd worden.

In een democratische maatschappij is de naleving van de regels trouwens een essentieel element.

Om de regels te doen naleven zijn de beëdigde agenten van de MIVB al sinds enkele jaren bevoegd om overtredingen vast te stellen op de artikelen 25.1.2° en 6° van het verkeersreglement¹ en een proces-verbaal op te stellen.

De bevoegdheid van de beëdigde agenten van de openbare vervoermaatschappijen werd uitgebreid tot verschillende andere artikelen van het verkeersreglement bij besluit van 18 december 2002 tot wijziging van artikel 3.12° van het verkeersreglement. Deze bevoegdheid blijft desondanks beperkt en kan op zich niet zorgen voor een antwoord op alle problemen die zich voordoen.

Naar het voorbeeld van andere Europese grootsteden (Parijs) stelt de MIVB voor dat een verkeers- en parkeerpolitie opgericht wordt met een gecoördineerde aanpak op heel het grondgebied van het gewest. De complexiteit van deze problematiek in het licht van de aard en de institutionele verdeling van de stad, en de rol die Brussel als nationale en internationale hoofdstad moet spelen, pleiten ervoor dat dit dossier aangepakt wordt op basis van initiatieven die afhangen van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Gewest.

De MIVB vraagt de Regering **een verkeers- en parkeerpolitie op te richten die er meer in het bijzonder mee belast is op een gecoördineerde manier op heel het Brussels grondgebied, onder meer tijdens de spitsuren, in te staan voor de vlotte doorstroming en de reissnelheid van het openbaar vervoer.**

1.2 Ascontracten uitwerken met echte incentives/sancties voor de partners

Het beheerscontract 2001-2005 afgesloten tussen het Gewest en de MIVB bepaalt in artikel 5.1 om ascontracten op te stellen.

"De ascontracten zijn contracten die op initiatief van de MIVB afgesloten worden tussen de MIVB, de gemeenten en het Gewest. Ze beogen de ontwikkeling van de samenwerking tussen de vermelde partners en de versterking van hun betrokkenheid, om de prestaties van het openbaar vervoer op welbepaalde assen te doen toenemen."

Momenteel worden drie assen beoogd door deze contracten:

- de grote ring (tramlijnen 23 en 90)
- de autobuslijn 71
- de as van de Charleroisesteeweg.

Deze contracten werden nog niet formeel gesloten, hoewel reeds een aantal acties op die assen ingesteld kon worden. Deze acties volstaan evenwel niet en moeten dus geïntensifieerd en voortgezet worden door alle betrokken actoren, en vastgelegd in een ascontract dat de verbintenissen van de partijen bevat. Regelingen zouden het beide partijen mogelijk moeten maken voordeel te trekken van de behaalde winsten en eventueel sancties te voorzien in geval de verbintenissen niet nageleefd worden.

Daarom vraagt de MIVB aan de Regering haar, zo nodig met behulp van een regelgevend instrument, in deze demarche te steunen, met het oog op de **uitwerking van ascontracten met echte incentives/sancties voor de partners.**

1.3 Een budgettair en financieel mechanisme instellen dat de Gemeenten responsabiliseert inzake de reissnelheid en de regulariteit van het bovengronds openbaar vervoer alsmede inzake het parkeerbeleid

Het vlotte verkeer van trams en bussen hangt niet alleen af van de MIVB maar vooral van actoren, zoals de gemeenten, die belast zijn met het beheer en de verbetering van de openbare ruimten. Van hun wil en hun inzet zullen in grote mate de opties afhangen die genomen zullen worden inzake indeling en beheer van de openbare ruimte.

De keuzen die gemaakt moeten worden om een grotere plaats te geven aan het openbaar vervoer zijn vaak moeilijk en vereisen een zekere dosis moed vanwege de openbare mandatarissen. Buiten de individuele motivering van enkele partners, is er tegenwoordig niets dat de gemeenten echt aan-

¹ Artikel 25.1.2° betreft het parkeerverbod op minder dan 15 meter aan weerszijden van een bord dat een autobus-, trolleybus- of tramhalte aanwijst, terwijl artikel 25.1.6° betrekking heeft op het parkeerverbod op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen zou belemmerd worden.

moedigt om hun verantwoordelijkheid op te nemen ten opzichte van deze kwesties. Daarom vraagt de MIVB aan de Regering **een budgettair en financieel mechanisme in te stellen dat de Gemeenten responsabiliseert inzake de reissnelheid en de regulariteit van het bovengronds openbaar vervoer alsmede inzake het parkeerbeleid.**

1.4 Het openbaar vervoer onafhankelijk maken van het autoverkeer door het VICOM²-programma nog intensiever voort te zetten en het verkeersvolume op de openbare vervoerassen te verminderen met behulp van lokale verkeersplannen, in het bijzonder tramlijn 55

Sinds verschillende jaren heeft het Gewest het VICOM-programma gedefinieerd en ingevoerd; dit programma beoogt de verbetering van de verkeersomstandigheden van het bovengronds openbaar vervoer.

Dit programma moet voortgezet en geïntensifieerd worden.

De tabel hierna geeft de evolutie van de reissnelheid van de trams en bussen sinds 1996.

	Eenheid	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Reissnelheid van de trams	Km/uur	17,0	17,0	16,9	16,8	16,9	16,9	16,7	17,0
Reissnelheid van de bussen	Km/uur	18,8	18,7	18,4	18,1	18,2	18,0	17,9	18,0

De Brusselse tram geniet ondanks alles een bepaalde bescherming, die een belangrijke daling van de reissnelheid heeft belet. Op de 131 askilometer kunnen er 67 km (een goede helft) als beschermd beschouwd worden, want ze liggen hetzij in een tunnel, hetzij in eigen baan, al dan niet overrijdbaar. In de toekomst moet de overblijvende helft aangepakt worden om ze te beschermen en de aantrekkelijkheid van het tramnet te verbeteren.

Voor de bussen is de toestand niet zo schitterend aangezien het aantal inrichtingen bijna onbestaand is.

De te nemen maatregelen in het kader van het VICOM-programma vereisen een nog grotere vastberadenheid aangezien de beschikbare ruimte van de rijweg beperkt is.

Meer algemene reflecties op buurtniveau zullen nodig zijn om het verkeer in de straten die door tram en bus doorkruist worden, te verminderen of helemaal te weren. De opkomst in talrijke Europese steden van voetgangerszones bestemd voor het open-

baar vervoer is een beloftevolle weg die de MIVB aanbeveelt te bewandelen.

De MIVB herinnert er trouwens aan dat tramlijn 55 de belangrijkste lijn van haar tramnet is, die de onregelmatigheid als gevolg van verkeersopstoppen ten volle incasseert. Deze lijn zou prioritair en krachtadig moeten worden aangepakt.

De MIVB vraagt dus aan de Regering **het openbaar vervoer onafhankelijk te maken van het autoverkeer door het VICOM-programma nog intensiever voort te zetten en het verkeersvolume op de openbare vervoerassen te verminderen met behulp van lokale verkeersplannen (in het bijzonder tramlijn 55).**

1.5 De nodige maatregelen nemen om een vlot tramverkeer mogelijk te maken in de Gentsesteenweg tussen Karreveld en het station van Berchem teneinde een efficiënte doorstroming naar de metro te organiseren

In diezelfde geest zou een verbetering gerealiseerd moeten worden op de as van de Gentsesteenweg (trams 82 en 83), die zorgt voor de bediening van Berchem en Molenbeek en voor de doorstroming naar de metro, waarvan de rol geïntensifieerd zal worden bij de indienststelling van de omsluiting van de Kleine Ring.

De MIVB vraagt dan ook aan de Regering de **nodige maatregelen te nemen om een vlot tramverkeer mogelijk te maken in de Gentsesteenweg tussen Karreveld en het station van Berchem teneinde een efficiënte doorstroming naar de metro te organiseren.**

1.6 Het vernieuwingsprogramma van de tramsporen voortzetten en van de gelegenheid gebruik maken om ze in eigen baan te leggen

De goede staat van de tramsporen is eveneens een factor waardoor de rijtuigen doeltreffender kunnen rijden, met meer comfort voor de cliënten en met meer oog voor de omwonenden. Sinds de gewestvorming heeft de MIVB een belangrijk vernieuwingsprogramma van de sporen opgezet. De MIVB vraagt de politieke en budgettaire steun van het Gewest om **het vernieuwingsprogramma van de tramsporen voort te zetten en van de gelegenheid gebruik te maken om ze in eigen baan te leggen.**

² Programma ter verbetering van de verkeersomstandigheden van het bovengronds openbaar vervoer

1.7 Het programma van beïnvloeding van de verkeerslichten intensifiëren en een grotere voorrang geven aan het openbaar vervoer voor het oversteken van de kruispunten

Eén van de methoden om de verkeersomstandigheden voor het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren is het toekennen van voorrang aan de verkeerslichten op de kruispunten. De kruispunten en de rijtuigen van het openbaar vervoer moeten daartoe uitgerust worden. Zulk een aanpak vereist ook dat het verkeerslichtenrooster van elk kruispunt aangepast kan worden zodat de trams en bussen deze zo doeltreffend mogelijk kunnen oversteken, hetgeen niet systematisch het geval is.

Talrijke kruispunten zijn al uitgerust voor de trams. Voor de bussen daarentegen zijn nog belangrijke ontwikkelingen nodig.

De MIVB vraagt dus aan de Regering het programma van beïnvloeding van de verkeerslichten te intensifiëren en een grotere voorrang te geven aan het openbaar vervoer voor het oversteken van de kruispunten.

1.8 Alle kruispunten met verkeerslichten op gewestelijk niveau beheren

Het beheer van de kruispunten met verkeerslichten hangt nu af van verschillende wegbeheerders. Door deze veelheid aan onafhankelijke actoren is het niet mogelijk een geïntegreerde strategie op het niveau van het gewestelijk grondgebied te ontwikkelen, die nochtans nuttig zou kunnen zijn voor het openbaar verkeer maar ook voor de algemene mobiliteit.

De MIVB suggereert aan de Regering alle kruispunten met verkeerslichten op gewestelijk niveau te beheren.

1.9 Tegen 2006 op zijn minst één compleet innovierend project realiseren inzake openbare ruimte voor het openbaar vervoer dat als voorbeeld kan dienen (voetgangerszone) en bij die gelegenheid bijdragen tot een globalere operatie die de vitaliteit van de betrokken buurt kan herstellen

Zoals aangegeven in punt 1.4 is de opkomst in talrijke Europese steden van voetgangerszones bestemd voor het openbaar vervoer, een beloftevolle weg die de MIVB aanbeveelt te bewandelen. Om concreet en pragmatisch te blijven in deze materie, suggereert de MIVB met de instemming van de betrokken actoren een verkeersweg te kiezen die

grondig, efficiënt en snel kan geïnnoveerd worden en een voorbeeldfunctie kan vervullen.

De MIVB stelt dus aan de Regering voor tegen 2006 op zijn minst één compleet innovierend project te realiseren inzake openbare ruimte voor het openbaar vervoer dat als voorbeeld kan dienen (voetgangerszone) en bij die gelegenheid bijdragen tot een globalere operatie die de vitaliteit van de betrokken buurt kan herstellen.

1.10 Het beleid van de uitrustingen van alle halten en de omgeving ervan voortzetten

Sinds de gewestvorming heeft de MIVB met de hulp van het Gewest een beleid aangevat dat de verbetering van de halten op het bovengronds net beoogt. De halten langs de voetpaden worden geleidelijk uitgerust met een voetpaduitbreiding waarop een wachthokje kan worden geplaatst.

Door die voetpaduitbreiding kunnen de cliënten veiliger en comfortabeler instappen.

De MIVB vraagt aan de Regering het beleid van de uitrustingen van alle halten en de omgeving ervan voort te zetten.

1.11 De bepaling van de basisfunctionaliteiten van de schuilhuisjes aan de MIVB toewijzen

Paradoxaal genoeg en in tegenspraak met de reglementaire bepalingen wordt het beheer van de schuilhuisjes de facto verzorgd door de gemeenten, terwijl het stedelijk openbaar vervoer tot de gewestelijke bevoegdheid behoort. In de meeste Europese steden zijn het imago en de functionaliteiten van de wachthuisjes eenvormig op stedelijk niveau. Zo kunnen de exploitanten van openbaar vervoer een samenhangend, sterk en uniek imago ontwikkelen en inrichtingen voor real time informatie voor de reizigers uitwerken die bijdragen tot de aantrekkelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.

Er wordt dan ook aan de Regering gevraagd de bepaling van de basisfunctionaliteiten van de schuilhuisjes aan de MIVB toe te wijzen.

1.12 Innoveren in het design, de architectuur en de inrichting van de halten

Op de nieuwe tramnetten, onder meer in Frankrijk, zijn de halten bijzonder innovierend ingericht zowel op architecturaal gebied als wat bijkomende diensten en faciliteiten voor het cliënteel betreft.

Sommige belangrijke halten worden aldus echte stations die visuele herkenningspunten in de stad vor-

men.

De MIVB suggereert aan de Regering de initiatieven te steunen die innoveren in het design, de architectuur en de inrichting van de halten.

1.13 De verdeling van de verantwoordelijkheid van de onderscheiden actoren op het stuk van het beheer van de openbare ruimten en de bijhorende uitrustingen verduidelijken

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hangt het beheer van de openbare ruimten van talrijke actoren af die op diverse niveaus optreden (BUV³, gemeenten, BIM⁴, ANB⁵, MIVB, ...).

Om een samenhangend beheer van de hele openbare ruimte te waarborgen, nodigt de MIVB de Regering uit **de verdeling van de verantwoordelijkheid van de onderscheiden actoren op het stuk van het beheer van de openbare ruimten en de bijhorende uitrustingen te verduidelijken.**

2. Het aanbod uitbreiden en verbeteren in termen van frequenties, amplitude en bediening van het grondgebied

Om de modale overgang naar het openbaar vervoer te bevorderen, moet men het aanbod verder ontwikkelen en aanpassen, waarbij men dient rekening te houden met de beschikbare middelen en toe te zien op de doeltreffendheid van de maatregelen.

Deze ontwikkeling betreft zowel de doorkomstfrequentie, die een bepalende factor blijft in het gebruik van het openbaar vervoer, als de amplitude van de dienst en de bediening van het gebied, waarvan de kwaliteit relatief ongelijk is.

Het aanbod uitbreiden en verbeteren in termen van frequenties, amplitude en bediening van het grondgebied, is van essentieel belang indien men de modale overgang naar het openbaar vervoer wil bevorderen.

2.1. De selectieve verhoging van de doorkomstfrequenties (versterking van het aanbod) financieren, in het bijzonder buiten de piekuren

Aangezien de doorkomstfrequentie een bepalend element is bij het gebruik van het openbaar vervoer, moet in de versterking ervan worden voorzien in de periodes dat dit het meest noodzakelijk blijkt. De toenemende vraag naar mobiliteit buiten de piekuren, evenals de opkomende behoefte aan verplaatsingen voor andere redenen dan de woon-werk- en woon-schoolverbindingen, wijzen erop dat een versterkte frequentie in die periodes interessant zou kunnen zijn. Er zijn reeds versterkingen doorgevoerd, meer bepaald op lijn 1 van de metro. Naar aanleiding hiervan hebben we een verhoging van het gebruik van het net kunnen vaststellen. Voor deze versterkingen zijn financiële middelen nodig, die gedeeltelijk kunnen worden gevonden in de verwachte extra inkomsten ingevolge de verhoging van

³ Bestuur Uitrusting en Vervoer

⁴ Brussels Instituut voor Milieubeheer

⁵ Agentschap Net Brussel

de frequenties. Maar in het algemeen zijn deze inkomsten onvoldoende om de totale kosten van deze versterkingen te dekken.

Daarom vraagt de MIVB aan de Regering om de **selectieve verhoging van de doorkomstfrequenties (versterking van het aanbod), in het bijzonder buiten de piekuren, te financieren.**

2.2. De uitvoering van het Metrorichtplan finaliseren door de stedenbouwkundige vergunning voor het station Weststation op lijn 2 en voor het eindpunt van lijn 1 Noord op die plaats af te geven en door in de creatie van een trameindpunt in het Weststation te voorzien, in samenhang met de urbanisatie van het Gebied van Gewestelijk Belang nr. 3 "Weststation"

De omsluiting van de metro van de Kleine Ring vormt een belangrijk project om de vruchten te kunnen plukken van de door het Gewest aangelegde infrastructuur. Deze omsluiting zou operationeel moeten zijn tegen 2007 op basis van het richtplan dat de Regering heeft goedgekeurd.

Er moeten echter dringend nog beslissingen worden genomen om dit project op coherente wijze te kunnen doorvoeren.

Wat het administratieve luik betreft, moeten er vergunningen worden afgeleverd voor het Weststation op lijn 2 (voor de aansluiting naar het Zuidstation) en voor de inrichting van het eindpunt van lijn 1 Noord op diezelfde plaats.

Tegelijkertijd zou het ook interessant zijn om de autobuslijn 85 in tram om te vormen, zodat deze hele route een spoorlijn volgt. Er moet alleen nog een trameindpunt worden aangelegd in het Weststation.

Bijgevolg vraagt de MIVB aan de Regering om de **uitvoering van het Metrorichtplan te finaliseren door de stedenbouwkundige vergunning voor het station Weststation op lijn 2 en voor het eindpunt van lijn 1 Noord op die plaats af te geven en door in de creatie van een trameindpunt in het Weststation te voorzien, in samenhang met de urbanisatie van het Gebied van Gewestelijk Belang nr. 3 "Weststation".**

2.3. Het Tramrichtplan goedkeuren en in werking stellen

Tegen 2005-2007 is de MIVB van plan om de algemene organisatie van haar tramnet aan te passen

teneinde dit te moderniseren en te beantwoorden aan de eisen van het cliënteel, op gebied van stiptheid, snelheid en comfort. De basisidee is een hoge kwaliteitsservice aan te bieden daar waar de MIVB zeggenschap heeft over het verkeer van haar rijtuigen (tunnels, eigen banen), zonder dat daarbij een lokale onregelmatigheid op een lijn het hele net in de war brengt.

Hiertoe voorziet het Tramrichtplan in een hiërarchische opbouw van het net, zoals bepaald in het beheerscontract.

Voor de Noord-Zuidas is voorzien om de tunnel Noord - Albert aan te wenden voor het verkeer van één enkele, regelmatige lijn, die volledig in eigen baan ligt en die een hoge kwaliteitsservice verzorgt, die deze van de metro benadert. Derhalve zullen de andere tramlijnen op de Noord-Zuidas ofwel worden opgesplitst, ofwel worden gereorganiseerd en zullen zij kwaliteitsaansluitingen aanbieden naar het Noordstation, het Zuidstation of het station Lemonnier.

De huidige onregelmatigheid op verschillende lijnen van de Noord-Zuidas is inderdaad zeer nadelig. Het is te wijten aan bovengrondse verkeersopstoppen die zich voordoen vóór ze het ondergrondse net binnenrijden:

- trams 52, 55 en 56 worden voortdurend vertraagd in de Gallaitstraat
- lijn 55 is volledig afhankelijk van de verkeersstand op de Alsebergsesteenweg en beneden op de Helmetsesteenweg
- lijn 81 ondervindt moeilijkheden op haar traject tussen de Kroonlaan en het Zuidstation.

De Grote Ringas zal dan weer ingenomen worden door drie lijnen in eigen baan op zowat hun hele traject:

- 23: Heizel - Meiser - Buyl - Churchill - Stalle
- 24: Schaarbeek B - Meiser - Buyl - Churchill - Vanderkindere
- 25: Rogier - Meiser - Buyl - Boondaal B

Voor de cliënt zal de invoering van dit plan een betere regelmaat, stiptheid en betrouwbaarheid van de aangeboden dienst betekenen. De aanwending van de Noord-Zuidtunnel enkel voor de lijn "Noord-Churchill" is een antwoord op de problemen die momenteel op het bovengrondse net worden ondervonden. In deze optiek is deze specialisatie een omkeerbare maatregel in de mate dat, wanneer dankzij werken of herinrichtingen, de prestaties op bepaalde tramlijnen grotendeels zouden kunnen worden verbeterd in vlotheid en dus regelmaat, zij opnieuw de tunnel zouden kunnen gebruiken.

Overeenkomstig de doelstellingen van het beheerscontract wordt het dankzij dit project voortaan mogelijk om doorkomsten om de 6 minuten in de spitsuren en om de 10 minuten overdag op elke tramlijn van het hoofdnnet te verzekeren.

Dit plan werd goedgekeurd door het beheerscomité van de MIVB in maart 2003, het werd meermaals in het Brussels Parlement besproken en moet nog worden goedgekeurd door de Gewestregering.

De MIVB houdt zich ter beschikking van de Regering om dit plan in detail uit te leggen en vraagt aan de Regering om het **Tramrichtplan goed te keuren en in werking te stellen**.

2.4. De doortrekking van lijn 56 naar Anderlecht realiseren

In het kader van de uitbreiding van de metro in Erasmus was gepland het openbaarvervoeraanbod in dit gedeelte van Anderlecht aan te passen door de wijk van de Marius Renardlaan met tram 56 te bedienen, de route van autobus 46 te rationaliseren waardoor een directere bediening mogelijk werd tussen de wijk Westland en de metro en een meer lokale lijn in te richten.

De MIVB beschikt over de stedenbouwkundige vergunning voor de doortrekking van de tram en haar beheerscomité heeft het principe van de reorganisatie van het aanbod goedgekeurd.

De MIVB stelt dus voor om **de doortrekking van lijn 56 naar Anderlecht onmiddellijk te realiseren**.

2.5. De doortrekking van lijn 55 naar Ukkel realiseren en meteen ook de verwezenlijking van een verlenging tot de spoorweg (lijn 26) plannen

De werken voor de doortrekking van lijn 55 naar Ukkel zijn volop bezig. Dit project is verantwoord indien een verbinding kan worden bewerkstelligd tussen de tramlijn en de spoorweglijn 26, die de prefiguratie vormt van het GEN.

Er bestaan twee oplossingen voor de doortrekking naar lijn 26:

- hetzij in de Alsebergsesteenweg op het grondgebied van het Vlaams Gewest

- hetzij naar de halte Moensberg op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hier dient snel een keuze te worden gemaakt om de resultaten van dit project te bewerkstelligen.

De MIVB stelt dus aan de Regering voor om **de doortrekking van lijn 55 naar Ukkel te realiseren en**

meteen ook de verwezenlijking van een verlenging tot de spoorweg (lijn 26) te plannen.

2.6. De bouwplaats Werkhuizenkaai finaliseren

De werken aan de Werkhuizenkaai zijn volop aan de gang. De bedoeling is een infrastructuur voor trams in eigen baan te bouwen tussen de Jules De Troozsquare en de Van Praetbrug, waardoor de rit-tijden tussen de wijk gelegen ten oosten van het Koninklijk Domein en de Kleine Ring kunnen worden verminderd.

De MIVB en het Gewest **leggen momenteel de laatste hand aan de bouwplaats Werkhuizenkaai**.

2.7. De doortrekking van lijn 94 naar Oudergem realiseren en meteen ook de verwezenlijking van de verlenging tot Roodebeek plannen

De doortrekking van lijn 94 tot aan het station Herrmann-Debroux is geprogrammeerd, aangezien de MIVB over alle vergunningen en over de nodige budgetten beschikt.

Nochtans past dit project in het kader van een veel groter programma met het oog op de uitrusting van het oosten van het Gewest, waar zich tertiaire activiteiten hebben ontwikkeld, met een grote tramring-lijn in eigen baan, waarvoor het nuttig zou zijn deze door te trekken tot Roodebeek.

De MIVB acht het nodig om **de doortrekking van lijn 94 tot Oudergem te realiseren en meteen ook de verwezenlijking van de verlenging tot Roodebeek te plannen**.

2.8. Een performante tramlijn creëren tussen het station Simonis en de site van het AZ VUB

Na jarenlange besprekingen lijkt de inrichting van een performante tramlijn die de metro van lijn 2 met het AZ VUB verbindt, een coherent antwoord op de toenemende vraag in deze wijk. Door een uitrusting die volledig in eigen baan loopt en de moderne trams, kan deze lijn een vlotte overstap naar de metro verzorgen door de plaats in te nemen van de talrijke bussen die op deze route steeds meer te lijden hebben onder de auto-overlast.

De MIVB vraagt dus aan de Regering haar toestemming te verlenen om **een performante tramlijn te creëren tussen het station Simonis en de site van het AZ VUB**.

2.9. Het toekomstig Busrichtplan goedkeuren en in werking stellen

Aangezien het net een coherent geheel vormt, moeten het Metrorichtplan en het Tramrichtplan worden aangevuld met een Busrichtplan. De MIVB werkt momenteel aan een homogene en doeltreffende ontplooiing van haar aanbod in het licht van de verplaatsingsbehoeften.

De MIVB wenst de Regering zo snel mogelijk bij haar voorbereiding te betrekken om **het toekomstig Busrichtplan goed te keuren en in werking te stellen**.

2.10. Het aanbod 's avonds - 's nachts reorganiseren en voorzien in de eventueel vereiste bijkomende financieringen

Toegegeven, het aanbod 's avonds vertoont veel lagere doorkomstfrequenties dan overdag.

Er werden echter reeds verbeteringen aangebracht aan metrolijn 1, buslijn 71 en tramlijn 55. Deze verbeteringen gaan in de goede richting, maar zouden moeten worden uitgebreid naar andere dragende lijnen.

Ook het ritme van het leven in de stad verandert. Hoe langer hoe meer mensen moeten zich verplaatsen tussen 19 en 20 uur, terwijl de dienst van het openbaar vervoer dan reeds veel zwakkere frequenties op bepaalde lijnen kent.

Wat het avondnet betreft, dit is niet in staat om de terugkeer na bepaalde avondactiviteiten te waarborgen, aangezien het einde van de dienst rond middernacht ligt.

Er moet dus een volledige herziening worden bestudeerd van de diensten tijdens de avondspits, in de latere avond en 's nachts, waarbij men moet trachten om aantrekkelijke formules voor te stellen die beantwoorden aan een reële vraag tegen de laagste kostprijs.

De MIVB stelt dus aan de Regering voor om **het aanbod 's avonds - 's nachts te reorganiseren en te voorzien in de eventueel vereiste bijkomende financieringen**.

2.11. De nodige uitbreidingen qua rollend materieel en de creatie van de overeenstemmende stallingscapaciteiten, alsook de groepering van de tramwerkplaatsen en de nieuwe bestemming van de eventueel verlaten sites inzake grondbeleid en op budgettair en administratief gebied ondersteunen

Te vaak wordt vergeten dat de verlengingen van het net en de versterking van het aanbod, meer bepaald tijdens het spitsuur, niet alleen de aankoop van bijkomend rollend materieel vereisen, maar ook van remises en van werkplaatsen. Hiervoor zijn belangrijke investeringen nodig die zowel budgettair als in het kader van het grondbeleid en op administratief gebied moeten worden geprogrammeerd.

Overigens, de tramwerkplaatsen - die gelegen zijn in een stedelijke omgeving - zijn meer dan honderd jaar oud en zijn hoe langer hoe minder geschikt voor een modern en doeltreffend onderhoud van de huidige rijtuigen. Door een hergroepering van de tramwerkplaatsen zou een grotere doeltreffendheid en schaalvergroting kunnen worden bereikt teneinde aan de nieuwe behoeften tegemoet te komen.

Het is dus essentieel dat de Regering **de nodige uitbreidingen qua rollend materieel en de creatie van de overeenstemmende stallingscapaciteiten, alsook de groepering van de tramwerkplaatsen en de nieuwe bestemming van de eventueel verlaten sites inzake grondbeleid en op budgettair en administratief gebied zou ondersteunen**.

2.12. Bestuderen, prioriteiten opstellen (in het kader van het IRIS-plan 2) en voorzien in de financiering van de projecten die onder meer de verbetering beogen van de bereikbaarheid van Ukkel, van de site van Thurn en Taxis, van de zone gelegen ten noordoosten van het Gewest⁶, van Neder-over-Heembeek, van de Leopoldswijk - station van Luxemburg, en van de as Noordstation - Cage aux Ours - Schaarbeek B

Bepaalde wijken van Brussel beschikken over een erbarmelijke bediening inzake openbaar vervoer, hetzij omdat de diensten er niet voldoende ontwikkeld zijn, hetzij omdat het huidige aanbod, ondanks het belang ervan, weinig doeltreffend is door de auto-overlast waardoor een onregelmatige en bijzonder trage bediening ontstaat.

Deze zones zijn welbekend. Het gaat om Ukkel, de site van Thurn en Taxis, de zone gelegen ten noordoosten van het Gewest, Neder-over-Heembeek, de Leopoldswijk - station van Luxemburg, en de as Noordstation - Cage aux Ours - Schaarbeek B.

Deze zones hebben voor het merendeel een grote concentratie aan woningen en activiteiten, waarvan er sommige nog in volle ontwikkeling zijn.

Het is van essentieel belang om de verbetering van de bediening van deze zones te bestuderen en prioriteiten te stellen inzake verwezenlijking, meer bepaald in het kader van het IRIS-plan 2.

⁶ zone vervat tussen de Grote Ring, de Leopold III-laan en de autosnelweg E40 op het grondgebied van de gemeenten Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe, die zich buiten het Gewest verder uitstrekt naar de luchthaven, Diegem en de site Keiberg.

Ook in de financiering van deze projecten moet nog worden voorzien.

De MIVB beveelt de Regering aan om een studie en prioriteit (in het kader van het IRIS-plan 2) te maken van, en te voorzien in de financiering van de projecten die onder meer de verbetering beogen van de bereikbaarheid van Ukkel, van de site van Thurn en Taxis, van de zone gelegen ten noordoosten van het Gewest, van Neder-over-Heembeek, van de Leopoldswijk - station van Luxemburg, en van de as Noordstation - Cage aux Ours - Schaarbeek B.

2.13. Een reglementair en contractueel kader creëren voor de financiering van de lijnen van lokale aard door de Gemeenten

Op dit ogenblik wordt de financiering van de diensten van de MIVB niet alleen geleverd door haar cliënteel (dekkingspercentage 2003 = 41,4 %), maar vooral door de gewestelijke subsidies. Welnu, sommige Gemeenten hebben gevraagd om een aanbod van lokale aard te creëren, wat zich op het terrein soms vertaalt door indienststellingen. Momenteel bestaat er geen enkel reglementair kader voor de organisatie en de financiering van deze diensten, waardoor de MIVB niet in een meer globale en dus coherentere context kan handelen. Daarom vraagt de MIVB aan de regering om een reglementair en contractueel kader te creëren voor de financiering van de lijnen van lokale aard door de Gemeenten.

2.14. Een reglementair kader creëren voor de financiering door meerdere partijen van het gelegenheidsaanbod

De kwestie gelegenheidsaanbod is eenzelfde lot beschoren als het voorgaande punt. Derhalve is de MIVB eveneens vragende partij om een reglementair kader te creëren voor de financiering door meerdere partijen van het gelegenheidsaanbod.

3. De intermodaliteit en de integratie bevorderen

In tegenstelling tot de andere operatoren in Europa, heeft de MIVB het geluk dat zij aan haar cliënten een geïntegreerd net van drie vervoerwijzen (metro, tram en bus) kan aanbieden.

Deze integratie is nog niet optimaal omdat ze beperkt is tot het grondgebied van het Gewest en de andere operatoren (DE LIJN, TEC en NMBS) niet betrokken zijn.

Overigens wordt nog te vaak een opsplitsing gemaakt tussen de privé-verplaatsingswijzen en de openbare vervoerwijzen, terwijl de vraag naar verplaatsingen - nu meer dan vroeger - bestaat uit verplaatsingsketens, die praktisch zouden kunnen worden verwezenlijkt door een uitgekende combinatie van de verschillende vervoerwijzen.

Het bevorderen van de intermodaliteit en de integratie van de diensten vormt voor de cliënt dus een sterk punt in de bijdrage tot de modale overgang ten gunste van het openbaar vervoer.

3.1 Het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen de Gewesten in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest herzien met het oog op een betere coördinatie van het openbaarvervoeraanbod in Brussel en de rol van elk van de operatoren

In 1991 werd tussen de drie Gewesten een samenwerkingsakkoord afgesloten betreffende het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit akkoord heeft de toenmalige situatie vastgelegd en beschrijft hoe het betreffende aanbod kan worden aangepast. Behalve het feit dat de procedures niet werden in acht genomen, dient te worden vastgesteld dat het samenwerkingsakkoord geen enkel mechanisme omvat dat het aanbod dynamischer kan maken en het aan de behoeften kan aanpassen. Een herziening van dit samenwerkingsakkoord zou nuttig kunnen zijn om het aanbod van elke operator beter te coördineren, door dubbel gebruik te vermijden en de rol van elke operator in Brussel en in de nabije omgeving duidelijk te stellen. In deze studie zou rekening moeten worden gehou-

den met de overeenkomst voor de inwerkingstelling van het GEN.

Daarom vraagt de MIVB aan de Regering om het proces aan te vatten van de **herziening van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen de Gewesten in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met het oog op een betere coördinatie van het openbaarvervoeraanbod in Brussel en de rol van elk van de operatoren.**

3.2 Een ESV⁷ oprichten in het kader van de uitvoering van de GEN-overeenkomst

De GEN-overeenkomst voorzag in een samenwerking tussen de Staat en de drie Gewesten op drie gebieden:

- Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM)
- De Stuurgroep (waarin de vertegenwoordigers van de overheden en de operatoren verenigd zijn)
- De Operationele Groep (de operatoren).

Deze derde groep, waarin uitsluitend de operatoren zijn verenigd, is belast met de operationele coördinatie. Op dit ogenblik is deze groep nog niet bijeengekomen. Bovendien gaat het slechts om een werkgroep. Dit is niet voldoende als men de diensten op het terrein concreet wil coördineren. Zo is het idee om een economisch samenwerkingsverband (ESV) op te richten met het oog op de bevordering en de coördinatie van de diensten van de vier operatoren, niet nieuw aangezien dit het voorwerp is van een goedkeuring door de Gewestregering op 1 februari 2001. Er zou dus een initiatief moeten worden genomen om dit project opnieuw leven in te blazen. Daarom stelt de MIVB aan de Regering voor een actieve rol te spelen om **een ESV op te richten in het kader van de uitvoering van de GEN-overeenkomst.**

3.3 De integratie van de netten voor de cliënt in de GEN-zone voortzetten

Voor de gebruiker van het openbaar vervoer is het niet zozeer van belang te weten welke operator welke dienst verleent. Hij is vooral geïnteresseerd in het bestaan van de geïntegreerde dienst zelf. De cliënt moet vlot - zoals hij dat vandaag ook doet - van de metro op de tram of de bus kunnen stappen. In de toekomst moet deze faciliteit worden uitgebouwd over de hele GEN-zone, wie ook de operator, of wat ook het vervoermiddel is. In dit integratieperspectief zijn vooral twee aspecten belangrijk voor de cliënten: de informatie en de biljettiek. Ondanks het feit dat er op deze twee gebieden in de

loop van de voorbije jaren reeds veel vooruitgang werd geboekt (meer bepaald het JUMP-biljet), is het noodzakelijk hier verder mee door te gaan.

Daarom vraagt de MIVB aan de Regering haar te helpen om **de integratie van de netten voor de cliënt in de GEN-zone voort te zetten en, in het kader van het ESV, proactief informatie voor de cliënten en een biljettiek te ontwikkelen, die gemeenschappelijk zijn voor de verschillende operatoren.**

3.4 De opties voor de ontwikkeling van de tramtrein in Brussel grondig en voluntaristisch bestuderen

De tramtrein kan voor de bediening via het spoor van Brussel een interessante aanvulling betekenen op het klassieke aanbod en op het GEN-aanbod. Dit systeem maakt een kwalitatieve bediening binnen Brussel mogelijk door gebruik te maken van de spoorinfrastructuur van de spoorwegen en die van de trams van de MIVB.

Bijgevolg beveelt de MIVB de Regering aan om **de opties voor de ontwikkeling van de tramtrein in Brussel grondig en voluntaristisch te bestuderen.**

3.5 Een partnerschap NMBS/MIVB ontwikkelen om in te staan voor de exploitatie van het GEN (onder meer via het ESV)

De MIVB beschikt over een ruime ervaring op het gebied van de exploitatie van stadslijnen terwijl de NMBS uitmunt in de interstedelijke bediening. Om ervoor te zorgen dat elke operator zijn respectieve bekwaamheden kan benutten, zijn er samenwerkingsverbanden mogelijk tussen de MIVB en de NMBS om samen het GEN te bedienen. Daarom stelt de MIVB aan de Regering voor om **een partnerschap NMBS/MIVB te ontwikkelen om in te staan voor de exploitatie van het GEN (onder meer via het ESV).**

3.6 Een dynamiek geven aan de overstapknooppunten

Om een geslaagde intermodaliteit te verwezenlijken, zijn er dynamische overstapknooppunten nodig, met een gecoördineerd, en zelfs gemeenschappelijk beheer voor de verschillende operatoren. Deze knooppunten moeten ook andere functies ontwikkelen dan die verbonden aan het vervoer, zoals de aanvullende diensten (handelszaken, informatie, internet, ...).

⁷ Economisch samenwerkingsverband

Net zoals de positieve ervaring, ondervonden bij de grote stations (Noord, Zuid), zouden ook de secundaire knooppunten in die zin kunnen worden ontwikkeld: Simonis, Weststation, Coovi, Bockstael, Station van Bosvoorde, Boondaal, Station van Schaarbeek, Merode, Bordet, ...

Er zouden knooppuntcontracten kunnen worden opgesteld om voor elk knooppunt een ontwikkelingsproject te bepalen alsook de verbintenissen van de partijen om dit te verwezenlijken.

Daarom stelt de MIVB aan de Regering voor om mechanismen in te voeren teneinde **een dynamiek te geven aan de overstapknooppunten**.

3.7 De ontwikkeling en de urbanisatie van het Gebied van Gewestelijk Belang nr. 3 "Weststation" coördineren ter gelegenheid van de omsluiting van de Kleine Ring

In het kader van de omsluiting van de Kleine Ring zal het Metrorichtplan het Weststation tegen 2007 inrichten voor de bediening door 4 metrolijnen. Bovendien wordt dit station ook een intermodaal station, bediend door de trams en de bussen van de MIVB en DE LIJN. Op termijn zou het GEN eveneens het aanbod op deze plaats moeten gaan aanvullen. Het komt erop neer dat in termen van openbaarvervoeraanbod, het Weststation belangrijker zal worden dan het station Kunst-Wet!

Het is dus ook belangrijk dat deze zone bijzonder goed toegankelijk wordt gemaakt voor het openbaar vervoer.

Daarom stelt de MIVB voor aan de Regering om de **ontwikkeling en de urbanisatie van het Gebied van Gewestelijk Belang nr. 3 "Weststation" te coördineren ter gelegenheid van de omsluiting van de Kleine Ring**.

3.8 De ontwikkeling van car sharing ondersteunen

Alhoewel op dit ogenblik het car-sharingsysteem nog in het embryonale stadium zit, moet de ontwikkeling ervan toch worden bevorderd. Car sharing laat inderdaad het gebruik toe van een individuele wagen, zonder de noodzaak er een te bezitten. Car sharing is bijzonder goed aangepast voor het gebruik in de stad, waar het een geschikte aanvulling kan vormen op het openbaar vervoer.

De MIVB is overigens aandeelhouder in de maatschappij CAMBIO, die de car sharing in Brussel organiseert.

Daarom stelt de MIVB aan de Regering voor om de **ontwikkeling van car sharing, telkens als dit nodig is, te ondersteunen**.

3.9 De bouw van de overstapparkerterreinen bespoedigen en het beheer ervan aan de MIVB toevertrouwen en in dit kader de invoering en de ontwikkeling van partnerschappen bevorderen voor een veilig en dynamisch beheer en op gemeentelijk vlak een gecontroleerd parkeerbeleid coördineren in de buurt van deze overstapparkings

De overstapparkings bieden aan de automobilisten de mogelijkheid hun wagen aan de eindpunten van de sterke openbaarvervoerlijnen te parkeren, zodat ze hiervan gebruik kunnen maken. Om de modale overgang te doen slagen, moet de openbaarvervoerlijn niet alleen doeltreffend zijn (metro, sneltram, ...), maar de automobilist moet zijn voertuig ook na zijn rit in goede staat kunnen terugvinden. De beveiliging van de overstapparkings is een essentieel element, waarvoor een dynamisch beheer is vereist, in samenhang met het parkeerbeleid dat aan de rand van deze parkings wordt gevoerd. De MIVB is bereid om dit dynamisch beheer van de overstapparkings te verzorgen.

Daarom vraagt zij aan de Regering om de **bouw van de overstapparkerterreinen te bespoedigen en het beheer ervan aan de MIVB toe te vertrouwen en in dit kader de invoering en de ontwikkeling van partnerschappen te bevorderen voor een veilig en dynamisch beheer en op gemeentelijk vlak een gecontroleerd parkeerbeleid te coördineren in de buurt van deze overstapparkings**.

3.10 Doorgaan met het uitbouwen van fietsparkings aan de halten van het openbaar vervoer

De redenering die werd gevolgd voor de overstapparkings geldt ook voor de fietsers. Het Gewest heeft een uitgebreid programma ingezet voor de uitbouw van fietsparkings, in samenhang met de metro. Dit programma zou moeten worden voortgezet en uitgebreid tot de tram- en buslijnen.

Daarom beveelt de MIVB aan de Regering aan om **door te gaan met het uitbouwen van fietsparkings aan de halten van het openbaar vervoer**.

4. Het goed gevoel in het openbaar vervoer verbeteren

Naast de doeltreffende aard van de aangeboden diensten, is het ook nodig dat de gebruikers van het openbaar vervoer er zich goed in voelen: **het goed gevoel in het openbaar vervoer verbeteren** kan onder meer vertaald worden in meer comfort.

4.1 De capaciteit van het rollend materieel versterken

Het sterk gestegen gebruik (38,5 % tussen 1999 en 2003) heeft tot gevolg gehad dat het comfort in de voertuigen is verminderd omdat de reizigers korter op elkaar moesten staan. In sommige gevallen zijn de voertuigen volledig bezet en kunnen er geen reizigers meer bij aanvaard worden! De versterking van de capaciteit van het rollend materieel lijkt dan ook een onontbeerlijke maatregel om in de komende jaren nieuwe cliënten te kunnen opvangen.

Op korte termijn zijn de aanpassing van de metrostellen en op middellange termijn de besliste aankoop van nieuwe metrostellen en nieuwe trams na te streven opties. Ook inzake de aanschaffing van nieuwe gelede autobussen moet op korte termijn een beslissing genomen worden.

Daarom vraagt de MIVB de Regering haar de bijkomende financiële middelen aan te reiken voor de ontwikkeling van het voertuigenpark en voor de vernieuwing van de vernieuwing ervan, teneinde de capaciteit van het rollend materieel te versterken.

4.2 De renovatie van de metro- en premetrostations voortzetten

Binnen twee jaar viert de metro zijn 30e verjaardag en de eerste premetrostations zijn bijna 40 jaar oud. Er is thans een programma aan de gang voor de renovatie van de stations. De voortzetting ervan blijkt een belangrijk element om het goed gevoel in het openbaar vervoer te verbeteren.

De MIVB vraagt de Regering dan ook de renovatie van de metro- en premetrostations voort te zetten.

4.3 De plaatsing van liften in de metrostations voortzetten

Voor de verbetering van de toegankelijkheid van de metro is een programma aan de gang voor de uitrusting van de stations met liften.

De MIVB vraagt de Regering de plaatsing van liften in de metrostations voort te zetten.

4.4 De invoering van een nieuw concept voor de metro-ingangen plannen

De ingangen van de metro zijn thans weinig zichtbaar en niet altijd uitnodigend. Het gewestelijk bestuur heeft aannemingsvoorwaarden opgesteld voor de ontwikkeling van een nieuw concept voor de metro-ingangen zodat het imago ervan en het goed gevoel verbeterd worden.

De MIVB stelt de Regering dus voor de invoering van een nieuw concept voor de metro-ingangen te plannen.

4.5 Doorgaan met de uitvoering van de toegankelijkheid van het net (onder meer voor de PBM'ers)

Er is een aanbeveling voor de verbetering van de toegankelijkheid van het metronet (punt 4.3), maar het net op grondniveau mag zeker niet vergeten worden. Zowel op het stuk van het rollend materieel (lage vloer, uitschuifbaar hellend vlak) als op dat van de infrastructuur (aanpassing van de halten) moet gewerkt worden.

De MIVB stelt dan ook aan de Regering voor door te gaan met de uitvoering van de toegankelijkheid van het net.

4.6 De ontwikkeling van de informatie op het net in reële tijd intensifiëren

De onzekerheid en de onvoorspelbaarheid zijn hinderpalen voor het gebruik van het openbaar vervoer: onzekerheid over de komst van het voertuig, over de wachttijd, de duur van de rit. Alles moet dan ook in het werk worden gesteld voor de verbetering van de voorspelbaarheid van de wachttijd en de rit-tijd. Aldus wordt veel voldoening van het cliënteel vastgesteld inzake de diverse mogelijkheden en uitrustingen waarmee informatie in reële tijd kan bekomen worden. De MIVB stelt de Regering dus voor de ontwikkeling van de informatie op het net in reële tijd te intensifiëren.

4.7 Nieuwe bijkomende diensten ontwikkelen

Overstapparkings, fietsparkings en car sharing zijn nieuwe aanvullende diensten die het openbaar vervoer genoopt is aan te bieden in het kader van partnerschappen, om aldus te komen tot het zogenaamde mobiliteitspakket.

De MIVB houdt zich ter beschikking van de Regering om **nieuwe bijkomende diensten te ontwikkelen (mobiliteitspakket).**

4.8 Het aangename, het verrassende en het culturele in het openbaar vervoer ontwikkelen

Tot slot is het goed gevoel niet enkel de vrucht van het comfort. Naast de functionele aspecten van het vervoer verwachten de mensen ook een aangename sfeer, verrassende gegevens en een stukje cultuur. Daarom stelt de MIVB de Regering voor om de initiatieven om **het aangename, het verrassende en het culturele in het openbaar vervoer te ontwikkelen** politiek en budgettair te steunen.

5. De milieuvriendelijkheid van het openbaar vervoer verhogen

Door gebruik te maken van het openbaar vervoer dragen de Brusselaars bij tot de duurzame ontwikkeling van hun stad: minder energieverbruik en minder ruimte per vervoerde persoon, minder luchtvervuiling. Hoe meer personen het openbaar vervoer gebruiken, hoe doeltreffender de bijdrage tot de duurzame ontwikkeling. De wijziging in het vervoerspatroon ten gunste van het openbaar vervoer zorgt dus voor de duurzame ontwikkeling. Zulks staat niet in de weg dat **de milieuvriendelijkheid van het openbaar vervoer** nog op verschillende manieren **verhoogd kan worden.**

5.1 Pilootprojecten steunen voor het toepassen van schone of energiebesparende technologie, in het bijzonder op het rollend materieel

De toepassing van schone of energiebesparende technologie kan zowel in de installaties van de MIVB als in haar rollend materieel bijdragen tot besparingen en de vermindering van allerlei hinder. In het kader van de naleving van de internationale verplichtingen en Europese richtlijnen inzake de luchtkwaliteit door het Gewest, is de toepassing van dergelijke technologie door de MIVB zeker pertinent. De MIVB vraagt de Regering **pilootprojecten te steunen voor het toepassen van schone of energiebesparende technologie, in het bijzonder op het rollend materieel.**

5.2 Een versterking van het tijdens verontreinigingspieken in te stellen aanbod ondersteunen

In coördinatie met en met de hulp van de gewestelijke autoriteiten is de MIVB bereid haar aanbod op te drijven tijdens verontreinigingspieken. De Europese richtlijnen verplichten de lidstaten een dringend actieplan toe te passen bij dergelijke pieken. Een groter aanbod van openbaar vervoer staat bij de mogelijke antwoorden in dat soort gevallen. De MIVB stelt de Regering dan ook voor om **een versterking van het tijdens verontreinigingspieken in te stellen aanbod te ondersteunen.**

5.3 Het aantrekken en het aanwenden van schone technologie voor het rollend materieel steunen, onder meer op financieel vlak

Vandaag is schone technologie voor het rollend materieel voor de operator nog steeds duurder dan andere, zowel qua investering als bij de exploitatie. Het aantrekken en het aanwenden van die technologie vereist dus een specifieke financiering die eventueel overwogen kan worden via de fiscaliteit. De MIVB stelt de Regering voor het **aantrekken en het aanwenden van schone technologie voor het rollend materieel te steunen, onder meer op financieel vlak.**

5.4 De uitwerking en de toepassing van innoverende projecten en performante technieken inzake geluid- en trillingsdemping van de spoorvervoerswijzen steunen

Ondanks de geboekte vooruitgang blijft de strijd tegen geluid en trillingen een prioriteit, zeker nu het aanbod in de komende jaren zal moeten verhoogd worden en het geluid in een stadsomgeving nog steeds een grote zorg is.

Het gaat vooral om de financiering van de meerkosten in verband met de op dat stuk performanter plaatsing van sporen.

De MIVB vraagt de Regering dan ook **de uitwerking en de toepassing van innoverende projecten en performante technieken inzake geluid- en trillingsdemping van de spoorvervoerswijzen te steunen.**

5.5 De door de MIVB ondernomen demarche voor het verkrijgen van het ecolabel steunen

Zoals tal van performante ondernemingen heeft de MIVB zich verbonden in een demarche voor het verkrijgen van het ecolabel zoals voorgesteld door het BIM. Dit proces vergt een langdurige demarche waarvoor zowel interne als externe steun nodig is. Er wordt dus aan de Regering gevraagd **de door de MIVB ondernomen demarche voor het verkrijgen van het ecolabel te steunen.**

6. Het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer verbeteren

Hoewel comfort één van de te beschouwen elementen is om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, is **het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer verbeteren** een andere te ontwikkelen as.

6.1 De aanwezigheid van mensen op het terrein versterken, onder meer door de dotatie veiligheid te behouden

In het kader van het beheerscontract 2001-2005 heeft het Gewest een dotatie "veiligheid" ter beschikking van de MIVB gesteld, waarvan een groot deel besteed wordt aan de aanwezigheid van mensen op het terrein. De MIVB is van oordeel dat dit beleid voortgezet en zelfs geïntensifieerd moet worden.

Daarom suggereert ze de Regering **de aanwezigheid van mensen op het terrein te versterken, onder meer door de dotatie veiligheid te behouden.**

6.2 De partnerschappen met de Politie, Justitie en de actoren van het stadsleven versterken

De acties die de MIVB inzake veiligheid kan instellen, hebben slechts werkelijk resultaat wanneer de overige betrokken actoren coherent en gecoördineerd kunnen interveniëren. Zulks impliceert: **de partnerschappen met de Politie, Justitie en de actoren van het stadsleven versterken.**

6.3 De initiatieven ondersteunen die erop gericht zijn te komen tot een duidelijker statuut in termen van interventiebevoegdheden voor het personeel belast met de veiligheid en het toezicht op het net bij de MIVB

Vandaag zijn de interventiebevoegdheden van het personeel dat belast is met de veiligheid en het toezicht enerzijds beperkt en anderzijds weinig duidelijk. Zonder over dezelfde bevoegdheden te moeten beschikken als die van de politie, is de MIVB van mening dat haar agenten minimale bevoegdheden zouden moeten genieten waarmee de orde kan

gehandhaafd worden in haar installaties, met gewaarborgde veiligheid voor haar cliënten en haar personeel.

De MIVB vraagt de Regering om de initiatieven te blijven ondersteunen die erop gericht zijn te komen tot een duidelijker statuut in termen van interventiebevoegdheden voor het personeel belast met de veiligheid en het toezicht op het net bij de MIVB.

6.4 De technologische ontwikkelingen inzake veiligheidsuitrustingen voortzetten, evalueren en toe-passen

Als aanvulling van de aanwezigheid van mensen is de invoering van technologische ontwikkelingen eveneens een spoor dat gevolgd wordt door tal van operatoren van openbaar vervoer. Het kan over camera's in de voertuigen of in de stations gaan. Het kan gaan over het project van toegangscontrole in de metro- en de premetro dat de MIVB onderzoekt in het kader van een partnerschap met het net van Lyon.

De MIVB beveelt dan ook aan de technologische ontwikkelingen inzake veiligheidsuitrustingen voort te zetten, te evalueren en toe te passen.

7. Contractuele en organisatorische betrekkingen

Het huidig beheerscontract dekt de periode 2001-2005. Er zal dan ook met het Gewest over een nieuw contract voor de periode 2006-2010 onderhandeld moeten worden. Dat zal het vierde contract zijn sedert het begin van de gewestvorming. Dit belangrijk instrument zal het actiekader van de MIVB zijn tot 2010. In dit hoofdstuk worden aldus de aspecten betreffende de **contractuele en organisatorische betrekkingen** aangesneden.

7.1 Het beheerscontract omvormen tot een werktuig gebaseerd op doelstellingen, vooruitgang en indicatoren

De drie beheerscontracten die de activiteiten van de MIVB tot op heden hebben omkaderd, waren contracten die voornamelijk gericht waren op de middelen, zelfs indien er doelstellingen in gedefinieerd waren (zoals bijvoorbeeld de toename van het aantal cliënten op termijn).

Om het Gewest en de MIVB in staat te stellen de gewenste vooruitgang in de loop van het contract te meten, zou het verkieslijk zijn dat het vierde beheerscontract gestoeld zou zijn op te bereiken doelstellingen en dat er indicatoren in opgenomen zouden worden om de prestaties te meten. Onder de doelstellingen zouden er benevens de toename van het gebruik, eveneens gesteld kunnen worden zoals bijvoorbeeld het dekkingspercentage.

De MIVB stelt de Regering dan ook voor het beheerscontract om te vormen tot een werktuig gebaseerd op doelstellingen, vooruitgang en indicatoren.

7.2 De strategische opdrachten op het niveau van het Gewest en de tactische en operationele opdrachten op het niveau van de MIVB behouden

In het algemeen worden de opdrachten in verband met het vervoer in drie categorieën gerangschikt:

- strategische
- tactische
- operationele.

Hoewel de strategische opdrachten tot de taken van

de autoriteit en de operationele tot die van de operator behoren, bestaan in Europa ook verschillende modellen inzake de uitoefening van de tactische bevoegdheden (definitie van het aanbod en planning van de dienst).

In Brussel worden de tactische opdrachten door de MIVB uitgevoerd middels een in het beheerscontract bepaalde omkadering. Aangezien de kennis van de vraag en van het cliënteel één van de belangrijkste troeven is, die het trouwens mogelijk heeft gemaakt het gebruik van het net spectaculair te doen toenemen, vraagt de MIVB dat dit model in de toekomst behouden zou blijven en dat een mechanisme zou uitgewerkt worden waarmee de autoriteit er zich van kan vergewissen dat de keuzen van de operator wel degelijk inspelen op de strategische doelstellingen die het Gewest zich heeft gesteld.

Daarom vraagt de MIVB aan het Gewest **de strategische opdrachten op het niveau van het Gewest en de tactische en operationele opdrachten op het niveau van de MIVB te behouden.**

7.3 Het bonus-malussysteem bevestigen voor de kilometerproductie met aanpassing om rekening te houden met het kilometerverlies ingevolge verkeersopstoppen

In het huidige beheerscontract is een bonus-malus-systeem opgenomen dat de MIVB ertoe aanzet de geplande diensten zo juist mogelijk te produceren en aldus de belofte aan de cliënt na te leven. Dit mechanisme heeft de productie-entiteiten van de onderneming gemobiliseerd om zich op deze erg belangrijke doelstelling te concentreren. Toch wordt een franchise toegepast om rekening te houden met de normale exploitatiewisselvalligheden, franchise die dezelfde is voor de drie vervoerwijzen. Het spreekt voor zich dat de franchise zou kunnen verschillen tussen de metro en de beide vervoerwijzen op grondniveau, om specifiek rekening te houden met het kilometerverlies ingevolge verkeersopstoppen.

De MIVB vraagt de Regering dan ook **het bonus-malussysteem te bevestigen voor de kilometerproductie met aanpassing om rekening te houden met het kilometerverlies ingevolge verkeersopstoppen.**

7.4 De CEN-certificatie bevestigen en betrokkenheid van het Gewest voor het criterium regulariteit - stiptheid van het net op grondniveau

In het beheerscontract wordt de incentive in ver-

band met de kilometerproductie nuttig aangevuld met de beschikking voor de CEN-certificatie. In principe zullen tussen nu en 2005 alle diensten van de MIVB gecertificeerd zijn. Heden is de metro gecertificeerd, alsook verschillende tram- en buslijnen en verscheidene handelsagentschappen.

Toch moet vastgesteld worden dat de MIVB de certificatie van bepaalde buslijnen niet heeft bekomen omdat de criteria regulariteit - stiptheid niet waren nageleefd. Het is duidelijk dat de MIVB niet alle elementen beheerst die deze criteria beïnvloeden. Het is dan ook nodig dat het Gewest in het proces betrokken wordt.

De MIVB vraagt bijgevolg aan de Regering **het proces bij te treden van de CEN-certificatie met de betrokkenheid van het Gewest voor het criterium regulariteit - stiptheid van het net op grondniveau.**

7.5 De tevredenheidsbarometer van de cliënten aanpassen om de vooruitgang en de wijzigingen te meten

Reeds verscheidene jaren realiseert het Gewest een tevredenheidsbarometer van het cliënteel. Met dit instrument konden de sterke en de zwakke punten van de aangeboden dienst nagegaan worden. De barometer heeft het mogelijk gemaakt bepaalde situaties te verbeteren, maar toch moet toegegeven worden dat de resultaten in het algemeen zeer stabiel zijn en het niet mogelijk maken de acties met kennis van zaken te oriënteren. Na het lopende beheerscontract zal het waarschijnlijk nodig zijn dergelijk instrument in stand te houden, met aanpassing evenwel om de vooruitgang en de uitgevoerde veranderingen beter te kunnen meten.

De MIVB vraagt dus aan de Regering **de tevredenheidsbarometer van de cliënten aan te passen om de vooruitgang en de wijzigingen meer en beter te meten.**

7.6 Het gemeenschappelijk gebruik van de mobiliteitswerktuigen Gewest/MIVB organiseren, onder meer die waarmee de vraag beter gekend en begrepen kan worden

De voor het beheerscontract voorgestelde benadering, gebaseerd op de resultaten, zou eveneens de manier kunnen beïnvloeden waarop de werktuigen kunnen opgevat worden voor de kennis van de mobiliteit in Brussel.

In plaats van te veel elementen te meten waarmee men niet weet wat aan te vangen, zou het beter zijn indicatoren te valideren die de verwachte vooruit-

gang meten en beantwoorden aan behoeften. In dit opzicht zou het samenbrengen van de werktuigen, zoals die betreffende de kennis van de vraag, zeker schaalvoordeel bieden en zou - benevens redetwist van experts - ook vermeden kunnen worden dat allerlei onverenigbare gegevens die dus niet bruikbaar zijn, als zuiver verlies blijven bestaan. Daarom suggereert de MIVB aan de Regering **het gemeenschappelijk gebruik van de mobiliteitswerktuigen Gewest/MIVB te organiseren, onder meer die waarmee de vraag beter gekend en begrepen kan worden.**

7.7 De structuur van de MIVB aanpassen om te anticiperen op een eventuele verplichting van mededinging op Europees niveau en in ieder geval de MIVB de kans bieden de veelvuldige activiteiten die haar worden toevertrouwd als entiteit belast onder meer met de tactische planning van het openbaar vervoer in Brussel, doeltreffend te vervullen

Het beheerscontract heeft de MIVB benevens haar opdracht als operator van openbaar vervoer een rol toebedeeld van planner die in staat is al de noodzakelijke kennis en bevoegdheden te beheersen die nodig zijn voor de definitie van een openbare vervoerdienst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Eén van de voornaamste oriënteringen is de evolutie van de MIVB naar een entiteit die belast is met de tactische planning en de definitie van de aannemingsvoorwaarden voor de operationele prestaties.

Deze evolutie is niet vreemd aan de waarschijnlijke evolutie van de Europese regelgeving in verband met de openbare vervoersector. Voor de metro en de trams lijkt de Europese Commissie de idee te hebben verworpen van een verplicht beroep op de mededinging via offerte-aanvragen, op voorwaarde dat een procedure van "rechtstreeks beheer met uitdagingen" wordt ingesteld, die alle operatoren in staat stelt in te gaan tegen een rechtstreekse toewijzing door een alternatief bod te doen. In die hypothese zou de operator na vijf jaar zijn contract vervuld moeten hebben en een niveau van prestaties bereikt moeten hebben dat vergelijkbaar is met dat van andere operatoren. In 2003 heeft het Europese Hof het Arrest Altmark uitgesproken en op die manier bijgedragen tot de uitwerking van een jurisprudentie luidens dewelke het compensatieniveau, wanneer de selectie van een operator geschiedt buiten het kader van de procedure van overheidsopdrachten, bepaald moet worden in vergelijking met de analyse van de kosten

die een gemiddelde vervoersonderneming zou moeten dragen (rekening houdend met de ontvangsten en de redelijke winst uit de uitvoering van haar verplichtingen). Sedertdien is de centrale vraag dus het definiëren geworden van wat een gemiddelde vervoersonderneming vertegenwoordigt. In de huidige staat van de krachtsverhouding op Europees niveau is het risico dat de sector van de stadsbus in de toekomst geliberaliseerd wordt, niet volkomen theoretisch.

Het is dus nodig er zich vanaf vandaag op voor te bereiden en **de structuur van de MIVB aan te passen om te anticiperen op een eventuele verplichting van mededinging op Europees niveau en in ieder geval de MIVB de kans te bieden de veelvuldige activiteiten die haar worden toevertrouwd als entiteit belast met onder meer de tactische planning van het openbaar vervoer in Brussel, doeltreffend te vervullen.**

7.8 Het huis van de MIVB bouwen, een open huis van de mobiliteit, een nieuwe hoofdzetel die beter aangepast is aan de huidige arbeidsverplichtingen en aan de verwachte prestaties

De algemene en administratieve diensten van de MIVB liggen verspreid over lokalen die weinig aangepast zijn aan het werk van een moderne onderneming en zouden qua doeltreffendheid veel winnen bij een groepering in een zelfde gebouw dat compacter en functioneler is, en overeenstemt met de hedendaagse arbeidsvereisten. Dit is trouwens ook een goede gelegenheid om die site op te vatten als gericht naar haar omgeving om er het Huis van de MIVB van de maken, een open huis van de mobiliteit.

Er wordt dan ook voorgesteld **het huis van de MIVB te bouwen, een open huis van de mobiliteit, een nieuwe hoofdzetel die beter aangepast is aan de huidige arbeidsverplichtingen en aan de verwachte prestaties.**

8. De beslissingsprocessen verbeteren

In het kader van de doelstelling van de modale overgang is de doeltreffendheid van het openbaar vervoer van kapitaal belang.

Deze doeltreffendheid is eveneens belangrijk wanneer men rekening houdt met het belang van de openbare financiële middelen die worden toegerekend. Een niet te verwaarlozen deel van de doeltreffendheid van het systeem wordt ook geleverd door de beslissingsprocessen.

De beslissingsprocessen verbeteren door ze duidelijk, transparant en innoverend te maken, vormt eveneens een belangrijk punt voor de toekomst van de MIVB.

8.1 De beslissingsstructuur van de MIVB aanpassen om het systeem slagkrachtiger te maken en de principes van het "bedrijfsbeheer" in te voeren

Om de modernisering van de onderneming voort te zetten en een optimale toedeling van de middelen die haar worden toevertrouwd, te waarborgen, moet een hervorming van de structuur en de werking van haar beheersorganen op korte termijn worden overwogen met als doel de werking te vereenvoudigen en de principes van een goed beheer ("bedrijfsbeheer") in te voeren.

Overigens, rekening houdend met het aantal en de diversiteit van de activiteiten van de MIVB, zou het interessant zijn, in het kader van een gezond beheer en een beperking van de risico's, om over de toekomstige juridische structuur van de verschillende activiteiten van de onderneming na te denken. Op korte termijn zou een grondige analyse moeten worden doorgevoerd om deze aspecten op te nemen teneinde de beslissingsprocessen zo transparant en doeltreffend mogelijk te maken.

De MIVB beveelt de Regering dus aan om te gaan nadenken over hoe **de beslissingsstructuur van de MIVB kan worden aangepast om het systeem slagkrachtiger te maken en de principes van het "bedrijfsbeheer" in te voeren.**

8.2 Een stadsvisie en een ambitie op lange termijn voor duurzame mobiliteit definiëren

De inrichting van infrastructuur voor het openbaar vervoer kost tijd en geeft pas op middellange en lange termijn resultaat. Het is dus absoluut noodzakelijk om de ontwikkeling van het net en van de diensten op voldoende lange tijd vooraf te plannen, niet alleen om vrij vroeg op de vraag te anticiperen, maar ook om een sterke en ambitieuze visie van een duurzame mobiliteit te ontwikkelen, die een leidraad vormt voor de acties die door alle partners en actoren binnen het openbaar vervoer moeten worden ondernomen. Momenteel is een dergelijke visie nog niet ontwikkeld. De MIVB zal vanaf september 2004 in die zin voorstellen doen. Zij houdt zich ter beschikking van de Regering om te helpen bij het **definiëren van een stadsvisie en een ambitie op lange termijn voor duurzame mobiliteit in het Gewest.**

8.3 Steun loskrijgen voor de projecten

Wanneer de MIVB projecten onderneemt voor de ontwikkeling en de verbetering van haar net, beschikt zij maar zelden over de steun van de verschillende openbare actoren. Toch is eerder reeds gebleken dat de ondernomen acties pas doeltreffend zijn wanneer ze gepaard gaan met durf en moed. Want inderdaad, de invoering van projecten op het terrein worden vaak onthaald op vijandige reacties, die maar nu en dan verantwoord zijn. Het is dus absoluut noodzakelijk dat bijzondere zorg wordt besteed aan een betere communicatie over het project en de werkplaats. De concrete begeleiding van de projecten moet dus intensiever kunnen en er moet **een sterke ondersteuning gevonden worden voor de projecten** met het oog op de ontwikkeling en de verbetering van het net.

8.4 Een projectmanagement invoeren voor de ontwikkelingsprojecten met meerdere actoren

In haar projecten met betrekking tot de openbare ruimte is de MIVB vaak slechts één van de tussenkomende partijen. Bepaalde projecten ondervinden ook moeilijkheden door het feit dat de doelstellingen en verwachtingen van de verschillende actoren niet overeenstemmen. Het project wordt daarom niet beheerd als een echt project, dat aan de verwachtingen voldoet en het mogelijk maakt de resultaten in een eensgezinde geest te behalen. Een nieuwe aanpak op gewestelijk vlak is noodzakelijk waarbij de invoering is vereist van **een projectmanagement voor de ontwikkelingsprojecten met meerdere actoren.**

8.5 De administratieve procedures vereenvoudigen en het aantal interveniënten in de dossiers verminderen

Talrijke dossiers voor de ontwikkeling en de verbetering van het net vereisen verschillende en uiteenlopende vergunningen, waarvan de toegevoegde waarde niet evident is, of zelfs het project kan blokkeren. Deze situatie is nadelig voor het project zelf, dat ofwel grondig wordt omgevormd en niet meer aan de oorspronkelijke doelstellingen beantwoordt, of dat eenvoudigweg wordt afgevoerd. Deze situatie ontmoedigt uiteindelijk de personen die deze projecten sturen. De MIVB vraagt daarom aan de Regering om **de administratieve procedures te vereenvoudigen en het aantal interveniënten in de dossiers voor de ontwikkeling van het net te verminderen**.

8.6 De nieuwe processen van burgerinspraak ontwikkelen

Er wordt in Europa een nieuwe tendens waargenomen waarbij nieuwe processen van burgerinspraak worden ingevoerd in projecten met betrekking tot de openbare ruimte en het openbaar vervoer. Hierbij wordt niet meer, zoals vandaag het geval is, achteraf tussengekomen in het kader van een openbaar onderzoek. Wel integendeel, hier worden de burgers reeds van bij het ontwerp van het project betrokken, namelijk bij de definiëring zelf van het project. De MIVB stelt dus aan de Regering voor om na te denken over hoe **de nieuwe processen van burgerinspraak kunnen worden ontwikkeld**.

8.7 Positieve discriminatie invoeren ten gunste van het openbaar vervoer in het kader van de procedures, processen en reglementeringen die betrekking hebben op de mobiliteit

Aangezien het tenslotte gaat om een duurzame ontwikkeling en dit aanzienlijke openbare middelen vereist, moet in hoofde van de openbare machten a priori een positieve en welwillende instelling worden aangenomen wanneer het gaat om het openbaar vervoer.

Daarom doet de MIVB een beroep op de Regering om een **positieve discriminatie in te voeren ten gunste van het openbaar vervoer in het kader van de procedures, processen en reglementeringen die betrekking hebben op de mobiliteit**.

9. Instaan voor de financiering van het openbaar vervoer

Instaan voor de financiering van het openbaar vervoer, zowel op het vlak van de investeringen als van de exploitatie, moet een primordiale zorg zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zeker wanneer de wil om een sterke en ambitieuze visie op lange termijn te ontwikkelen, aanwezig is.

9.1 De stijging van de gewestelijke dotaties in stand houden en de bedragen aanpassen om het aanbod zowel kwantitatief als kwalitatief te kunnen ontwikkelen

Het toekenningsmechanisme van de gewestelijke dotaties en van de toename ervan is absoluut noodzakelijk wanneer men een kwalitatieve openbare vervoerdienst én de continue verbetering ervan wil blijven aanbieden in de komende jaren. De toekomstige ontwikkelingsprojecten moeten zo worden opgevat dat zij een nog grotere doeltreffendheid voor het geschonken budget kunnen teweegbrengen en in de plaats komen van diensten van een mindere kwaliteit. Daarom vraagt de MIVB aan de Regering om **de stijging van de gewestelijke dotaties in stand te houden en de bedragen aan te passen om het aanbod zowel kwantitatief als kwalitatief te kunnen ontwikkelen**.

9.2 Het samenwerkingsakkoord Staat/Gewest opnieuw focussen op gewestelijke projecten, waaronder het openbaar vervoer, die overeenstemmen met de rol van nationale en internationale hoofdstad door te voorzien in de financiering van de investerings- en exploitatiekosten

Op dit ogenblik lijkt het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Gewest eerder op een gewestelijk "bis"-budget dan op een akkoord dat initiatieven van gewestelijke bevoegdheid financiert, die bijdragen tot het statuut van Brussel als nationale en internationale hoofdstad.

Zonder geringschattend te doen over bepaalde initiatieven die in het akkoord zijn opgenomen, moet toch worden toegegeven dat zij meer onder

het gewestelijke budget vallen dan onder het samenwerkingsakkoord. Zonder dan nog mee te rekenen dat dit voor kleinschalige projecten neerkomt op een verdubbeling van de administratieve controle! De MIVB meent dus dat er in **het samenwerkingsakkoord ruimte is voor een financiering van projecten voor het openbaar vervoer, waarvan de essentie zelf en de omvang meer in de geest en naar de letter van het samenwerkingsakkoord zijn. Daarom wordt voorgesteld om het samenwerkingsakkoord Staat/Gewest opnieuw te focussen op gewestelijke projecten, waaronder het openbaar vervoer, die overeenstemmen met de rol van nationale en internationale hoofdstad door te voorzien in de financiering van de investerings- en exploitatiekosten.**

9.3 De MIVB betrekken bij het parkeerbeheer

Een efficiënt parkeerbeheer zou financiële middelen kunnen vrijmaken, die logischerwijze zouden moeten worden aangewend voor het mobiliteitsbeleid, meer bepaald voor het openbaar vervoer. De MIVB is bereid om haar technische knowhow aan het Gewest aan te bieden en stelt zich ter beschikking van de Regering indien zij **de MIVB zou willen betrekken bij het parkeerbeheer.**

9.4 Ingeval een systeem van stadstol zou worden overwogen, de MIVB betrekken bij de studie en de inkomsten ervan bestemmen voor het openbaarvervoerbeleid

Met de zichtbare tendens van het beleid van stedelijke mobiliteit, lijkt er voor de stadstol een mooie toekomst weggelegd. Het experiment in Londen heeft er zo toe bijgedragen dat de stadskern van nutteloos verkeer wordt ontlast en dat bijkomende diensten van openbaar vervoer worden gefinancierd. Er wordt aan de Regering voorgesteld om, **ingeval een systeem van stadstol zou worden overwogen, de MIVB te betrekken bij de studie en de inkomsten ervan te bestemmen voor het openbaarvervoerbeleid.**

9.5 De invoering van een nieuwe biljettiek steunen

Binnen enkele maanden wordt de magnetische biljettiek vervangen door een nieuwe contactloze biljettiek, om de "afstempeling" te versnellen, het effectieve gedrag van de cliënt beter te kennen en aldus het aanbod en de diensten actiever aan te passen. De MIVB vraagt aan de Regering om **de invoering van een nieuwe biljettiek te steunen.**

9.6 Financieringsmethoden van de projecten ontwikkelen die alle kosten en ontvangsten over de hele levensduur integreren

Wanneer men de kosten van de projecten vergelijkt, gebeurt het zelden dat men een meerjarig plan probeert op te stellen dat een weergave biedt van alle kosten en ontvangsten van het project. Deze benadering is nochtans absoluut noodzakelijk om te weten wat een project voor de gemeenschap kan opbrengen.

Het is trouwens die aanpak die wordt gebruikt in het kader van de partnerschappen tussen openbare en privé-instellingen van het type B.O.T⁸; een aanpak die interessant zou kunnen blijken als men het volume van de investeringen wil opvoeren om snel tegemoet te komen aan de verwachtingen inzake de ontwikkeling van het net.

De MIVB stelt dus aan de Regering voor om **financieringsmethoden van de projecten te ontwikkelen die alle kosten en ontvangsten over de hele levensduur van de aldus gecreëerde infrastructuur integreren.**

⁸ B.O.T Build, Operate and Transfer



Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
Gulden Vlieslaan, 15
1050 Brussel

