

de eigen beddingen en de systemen van verkeerslichtenbeïnvloeding. Verschillende factoren werden als verklaring aangevoerd, zoals de verhoging van de frequentie, waardoor de tijd aan de haltes voor het instappen en uitstappen van de reizigers toeneemt, de hiërarchie van de wegen die het wegverkeer verschuift naar de wegen waar het openbaar vervoer rijdt, het niet in acht nemen van de eigen beddingen door de autobestuurders, enz. De analysecijfers, lijn per lijn, wijzen er bijvoorbeeld voor de lijnen 23/24 op dat de gedane investeringen, zoals de verkeerslichtenbeïnvloeding, de rittijden en de regelmatige doortocht duidelijk hebben verbeterd. Ze werden gevolgd door een hogere frequentieverhoging dan de gemiddelde frequentieverhoging van het net; er is dus een reële verbetering van de dienstverlening. De Commissie grijpt de gelegenheid aan om erop te wijzen dat de berekening van het milieueffect van het wegverkeer moet worden gebaseerd op de afstanden die de voertuigen afleggen en niet op een aantal verplaatsingen.

De Commissie vraagt om de investeringen voor de verbetering van de rittijden en de regelmatige doortocht van het openbaar vervoer op te voeren.

#### **Artikel 34. Partnerschappen met de gemeenten en de politiezones**

Het Gewest financiert de aanwezigheid van politieagenten op bepaalde belangrijke kruispunten door middel van mobiliteitscontracten.

De Commissie betreurt het gebrek aan doeltreffendheid van de mobiliteitscontracten en het gebrek aan controle van de naleving van de eigen beddingen. Het advies van de Commissie van 2008 maakte reeds melding van dit controleprobleem, dat nog steeds niet is opgelost.

De Commissie vraagt de aanwezigheid van agenten op een groter aantal kruispunten en stelt voor om het besluit van de Regering te wijzigen om meer flexibiliteit te bieden inzake de mobiliteitscontracten, zoals het laten verrichten van dit werk door hulpagenten in plaats van door agenten, het mogelijk te maken agenten naar andere kruispunten te verplaatsen of de financiering te herzien. De Commissie beveelt eveneens aan dat de doelstellingen die deze agenten moeten nastreven duidelijk ten gunste van het openbaar vervoer zijn.

#### **Artikel 35. Eigen beddingen en heraanleg van wegen**

De Commissie vraagt om de aanleg van eigen beddingen voort te zetten en de doeltreffendheid van de bestaande eigen beddingen te verbeteren.

De Commissie vraagt ook om de impact van de eigen beddingen voor trams en bussen te beoordelen voor het geheel van de transportwijzen, door de tijdwinst en het tijdverlies, de stromen en het aantal vervoerde gebruikers te vergelijken, alsook de benutte openbare ruimte, ten aanzien van de gewestelijke beleidsdoelstelling om de aandelen van de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer in de vervoerswijzen te verhogen en het aandeel van het autoverkeer met 20% te verminderen.

#### **Artikel 36. Verkeerslichtenbeïnvloeding**

De Commissie heeft kennis genomen van het gebrek aan personeel (slechts één ingenieur) voor het beheer van alle kruispunten met verkeerslichten van het Gewest. Het beheer van de verkeerslichten is een essentieel element voor de verbetering van de rittijden van het openbaar vervoer.

De Commissie vraagt om meer personeel toe te wijzen aan een verkeerslichtenbeheer dat aansluit bij de doelstellingen van het IRIS 2-plan.

### **AFDELING 6. INVESTEREN OM DE ONTWIKKELING VAN HET OPENBAAR VERVOER IN BRUSSEL VEILIG TE STELLEN**

#### **Artikelen 40. tot 47**

Om de uitdagingen van de toename van de verplaatsingen met het openbaar vervoer en van de demografische groei aan te gaan en om de internationale doelstellingen van vermindering van de broeikasgassen<sup>1</sup> met 25 tot 40% tegen 2020/2050 te halen, vraagt de Commissie grotere investeringen in het openbaar vervoer.

<sup>1</sup> Het GIEC pleit voor een vermindering van 25 à 40% tegen 2020 en een vermindering van 80 à 95 % tegen 2050.

Bij de investeringen in het openbaar vervoer moet worden gestreefd naar optimalisatie van de kosten en naar doeltreffendheid in verhouding tot het aantal te vervoeren reizigers.

Bepaalde leden dringen aan op de voortzetting van de investeringen in de metro, als doeltreffend alternatief voor de wagen, dat massaal wordt gesteund door de gebruikers en dat bovengronds geen ruimte inneemt. Andere leden zijn van mening dat de dichtheid niet overal een metro rechtvaardigt, des te meer daar er heel grote investeringen nodig zouden zijn en de metro met een beperkte geografische dekking de toegankelijkheid van de hele stad niet verhoogt.

De Commissie heeft nota genomen van de capaciteitsproblemen op de Noord-Zuidas en vraagt om snelle voorstellen van oplossing aan te brengen.

De Commissie benadrukt de rol van het openbaar vervoer om de stad toegankelijk te maken voor wie geen auto heeft, alsook de noodzakelijke complementariteit tussen de drie vervoerswijzen (metro, tram en bus) om een optimaal net te vormen. De Commissie steunt de invoering van Bussen met een Hoog Dienstverleningsniveau (BHDN) zoals in andere steden.

## **AFDELING 7. BIJZONDERE OPENBARE DIENSTOPDRACHTEN EN INTERMODALITEIT**

### **Artikel 49. Coördinatie met de andere openbaar vervoersoperatoren in Brussel en uitvoering van het GEN**

De Commissie neemt nota van de vooruitgang die is geboekt op het gebied van de integratie van de vervoerbewijzen tussen de verschillende openbaarvervoersoperatoren in Brussel en vraagt de Regering om de akkoorden voort te zetten en de nodige middelen in te zetten voor de invoering van een tarifaire eenmaking.

## **AFDELING 8. BEDRIJFSPLAN**

### **Artikel 60. Leefmilieu**

De Commissie herinnert eraan dat Brussel in overtreding is met de Europese wetgeving betreffende het fijn stof.

De Commissie vraagt om rekening te houden met de milieucriteria bij de aankoop van bussen en te streven naar een minder vervuילend voertuigenpark. Er moeten financiële regelingen worden getroffen zodat de meerkost van de aankoop van hybride voertuigen of voertuigen op gas niet ten koste van het vervoersaanbod uitvalt.

## **AFDELING 9. FINANCIERING**

### **Artikelen 61. Tot 78**

De Commissie heeft kennis genomen van de financieringsproblemen met betrekking tot de door de Regering genomen beslissingen van automatisering van de metro en verlenging van de metro naar het noorden.

De Commissie vraagt dat het volgende beheerscontract de modaliteiten van reclame omschrijft, zodat deze de gebruikers niet hindert, m.n. geen belemmering van het zicht vanaf de voertuigen, en de inhoud ervan aanvaardbaar is t.a.v. het openbaar beleid inzake gezondheid en milieu en t.a.v. het maatschappelijk doel van de MIVB.

## **AFDELING 10. UITVOERING, OPVOLGING, AANPASSING EN EINDE VAN HET CONTRACT**

De Commissie is van mening dat een systematische vergelijking van de doelstellingen van het beheerscontract met de verwezenlijken ontbreekt, alsook een analyse van de oorzaken wanneer de doelstellingen niet werden bereikt.

De Voorzitster  
Prof. Dr. C. Macharis

