

**BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

---

GEWONE ZITTING 1996-1997

5 FEBRUARI 1997

---

**GEWESTELIJK VERVOERPLAN  
(Irisplan)**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de Commissie voor  
de Infrastructuur, belast met Openbare Werken  
en Verkeerswezen

door mevr. Michèle CARTHÉ (F)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden : Mevr. Françoise Carton de Wiart, de heer Jean-Pierre Cornelissen, mevr. Corinne De Permentier, de heren Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, mwen Françoise Schepmans, Michèle Carthé, de heer Jean Demannez, mwen Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, de heer Jan Béghin.

2. Plaatsvervangers : De heren Willy Decourty, Alain Adriaens, Denis Grimberghs.

3. Andere leden : De heren Mohamed Daïf, Thierry de Looz-Corswarem, mevr. Françoise Dupuis, de heren Roland Frippiat, Georges Matagne, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Guy Vanhengel.

**CONSEIL DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 1996-1997

5 FEVRIER 1997

---

**PLAN RÉGIONAL DES DÉPLACEMENTS  
(plan Iris)**

**RAPPORT**

fait au nom de la Commission  
de l'Infrastructure, chargée des travaux publics  
et des communications

par M<sup>me</sup> Michèle CARTHÉ (F)

---

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs : Mme Françoise Carton de Wiart, M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Corinne De Permentier, MM. Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, Mmes Françoise Schepmans, Michèle Carthé, M. Jean Demannez, Mmes Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, M. Jan Béghin.

2. Membres suppléants: MM. Willy Decourty, Alain Adriaens, Denis Grimberghs.

3. Autres membres: MM. Mohamed Daïf, Thierry de Looz-Corswarem, Mme Françoise Dupuis, MM. Roland Frippiat, Georges Matagne, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Guy Vanhengel.

## I. Uiteenzetting van de minister

### 1. INLEIDING

Het IRIS-verkeersplan werkt een algehele strategie uit om de mobiliteitsproblemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te lossen.

Het is gebaseerd op de bestaande toestand in 1990. In dat jaar werden er talrijke enquêtes uitgevoerd over de verschillende aspecten van de verplaatsingen. Er werd een tendentieel scenario opgesteld tegen 2005, nl. inzake de waarschijnlijke ontwikkeling van de stad bij een ongewijzigd beleid.

Op basis van deze besluiten werden talrijke mogelijkheden inzake het verplaatsingsbeleid onderzocht en uitgediept welke geleid hebben tot de opties waarvan de minister hierna de grote lijnen zal weergeven.

Het IRIS-plan heeft rekening gehouden met de opties van het GewOP op het vlak van mobiliteit.

Bijgevolg zal de minister de grote lijnen geven van een verplaatsingsbeleid dat de toegankelijkheid tot de stad moet verbeteren om haar ontwikkeling te waarborgen.

Hij zal heel in het bijzonder de nadruk leggen op de uitdagingen die aan de mobiliteit van de burgers in een grote metropool worden gesteld. Hij zal nadien de handelingen van de betrokken actoren schetsen en de oriëntaties bepalen om te komen tot een duurzame mobiliteit via een samenhangend actieprogramma.

Hij zal zijn uiteenzetting beëindigen met een analyse van de voorwaarden voor het welslagen van het verplaatsingsplan.

### 2. UITEENZETTING

**Welke zijn de uitdagingen die door de mobiliteit worden gesteld aan de burgers in een grote metropool?**

In het algemeen stellen wij in Europa de volgende verschijnselen vast:

- het aantal gemotoriseerde verplaatsingen dat per dag wordt afgelegd neemt toe in verhouding tot het gemiddeld inkomen van de inwoners;
- de gemiddelde afstanden die bij iedere gemotoriseerde verplaatsing worden afgelegd stijgen nog sneller dan het aantal verplaatsingen omwille van de spreiding van de stedelijke activiteiten.

Daarom stijgt de totale verkeersdrukke aan een zeer sterk tempo.

## I. Exposé du ministre

### 1. INTRODUCTION

Le plan IRIS des déplacements élabore une stratégie d'ensemble visant à résoudre les problèmes de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Il est basé sur l'analyse de la situation existante en 1990, année au cours de laquelle se sont déroulées de multiples enquêtes couvrant les divers domaines de déplacements. Un scénario tendanciel pour 2005, c'est-à-dire évaluant l'évolution probable de la ville à "politique" inchangée a été développé.

A partir de ces conclusions diverses options en matière de politique des déplacements ont été passées en revue, approfondies et ont mené aux choix dont le ministre développera les grandes lignes ci-dessous.

Le plan IRIS a tenu compte des options du PRD en matière de mobilité.

Le ministre tracera par conséquent les grandes lignes d'une politique des déplacements destinée à favoriser l'accessibilité de la ville pour assurer son développement.

Il insistera tout particulièrement sur les défis posés par la mobilité des citoyens dans une grande métropole. Il esquissera ensuite les comportements des acteurs en présence et définira les orientations visant à obtenir une mobilité durable au travers d'un ensemble cohérent d'actions.

Il achèvera enfin son exposé par une analyse des conditions de réussite du plan des déplacements.

### 2. EXPOSE

**Quels sont les défis posés par la mobilité des citoyens dans une grande métropole ?**

D'une manière générale, nous constatons les phénomènes suivants en Europe :

- le nombre de déplacements motorisés effectués au cours d'une journée augmente en fonction de la croissance des revenus moyens des habitants;
- les distances parcourues en moyenne lors de chaque déplacement motorisé croissent encore plus rapidement que le nombre des déplacements, en raison de la dispersion des activités urbaines.

L'intensité du trafic croît dès lors à un rythme très élevé.

Nochtans veroorzaakt de verkeersoverlast:

- stadsverlamming,
- neiging tot spreiding waardoor een verlies aan toegankelijkheid en een economische en sociale destructureering van de steden ontstaat.

Aldus merkt men in bepaalde Europese steden - met een hypercentrum dat economisch of historisch niet sterk is - de neiging tot het verlaten van de stadscentra om economische redenen en een explosie van de stad naar buiten toe.

#### Wat is hiervan te merken in Brussel?

Sedert 20 jaar is de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 120.000 inwoners afgenomen ten gunste van de gemeenten aan de rand:

- de gemiddelde grootte van de gezinnen en het gemiddeld aantal inwoners per woning nemen af,
- de jonge middenstandsgezinnen verhuizen naar de rand waardoor de vergrijzing van de bevolking van het Gewest toeneemt en het gemiddeld inkomen per inwoner afneemt,
- door de verspreiding van de bewoning in de rand neemt het gebruik van de wagen toe.

Tijdens diezelfde periode is de tewerkstelling in het Gewest gestagneerd terwijl ze aanzienlijk gestegen is in de rand.

Er zijn diepgaande veranderingen aan de gang:

- de industrie, de groothandel en het goederenvervoer vestigen zich in de rand en trekt banen aan,
- de dienstensector wordt aangetrokken door de stad, maar de vereiste bekwaamheden maken de kloof tussen vraag en aanbod inzake tewerkstelling van de stadsbewoners nog breder.

Die twee tendensen zijn onrustbarend omdat ze een bedreiging zijn voor de welvaart en de politieke autonomie van het Gewest.

Bovendien is de spreiding in de rand van de woningen van diegenen die werkzaam zijn in Brussel de oorzaak van een groeiende verstikking van de toegangswegen naar de stad.

Die factoren van onevenwicht tussen de bevolking en de tewerkstelling alsmede de verstikking dragen bij tot de daling van de levenskwaliteit in het Gewest.

Cependant, l'excès de mobilité automobile provoque :

- la congestion des villes;
- l'encouragement à la dispersion, ce qui entraîne une perte d'accessibilité et la déstructuration économique et sociale des villes.

On observe ainsi dans certaines villes d'Europe - dont l'hypercentre n'est pas historiquement ou économiquement fort - des tendances à l'abandon des centres-villes par les fonctions économiques et une explosion de la ville vers l'extérieur.

#### Qu'en est-il à Bruxelles ?

Depuis vingt ans, la Région de Bruxelles-Capitale a vu sa population diminuer de 120.000 habitants au profit des communes de la périphérie:

- la taille moyenne des ménages et le nombre moyen d'habitants par logement diminue;
- les jeunes familles de classe moyenne migrent vers la périphérie, accentuant le vieillissement de la population de la Région et la baisse du revenu moyen par habitant;
- la dispersion de l'habitat en périphérie accroît l'utilisation de la voiture.

Durant la même période, l'emploi en Région bruxelloise a stagné alors qu'il s'est considérablement développé dans la périphérie.

De profondes mutations sont en cours :

- l'industrie, le commerce de gros et le transport de marchandises s'installent en périphérie, y drainant les emplois;
- le secteur tertiaire est attiré par la ville mais les qualifications requises creusent l'écart entre l'offre et la demande d'emploi des résidents urbains.

Ces deux évolutions sont inquiétantes car elles constituent une menace pour la prospérité et l'autonomie politique de la Région.

De plus, la dispersion dans la périphérie de l'habitat des actifs occupés à Bruxelles est la cause d'une congestion croissante de tous les accès à la ville.

Ces facteurs de déséquilibre de la population et de l'emploi ainsi que la congestion contribuent à dégrader la qualité de vie dans la Région.

De acties die wij zullen ondernemen hebben derhalve de afremming van die verschijnselen op het oog.

### Hoe verplaatsen de Brusselaars zich?

De enquête die in 1991 is uitgevoerd bij ongeveer 5.000 gezinnen heeft aangetoond dat:

- in de loop van één dag (in 1991), op 100 inwoners ouder dan 5 jaar:
  - 17 zich niet hebben verplaatst;
  - 35 zich slechts te voet hebben verplaatst;
  - 30 de wagen hebben gebruikt;
  - 18 het openbaar vervoer hebben gebruikt;
- in 1991 het aandeel van het openbaar vervoer in de gemechaniseerde verplaatsingen 27% bedroeg. Mochten de trends van de jaren '80 zich verderzetten, dan zou dit aandeel tegen 2005 naar 18% terugvallen;
- het marktaandeel van de wagen daarentegen van 73% in 1991 naar 82% in 2005 zou stijgen;
- daardoor de verplaatsingsduur met 80% zou toenemen en de verstikking zou veralgemenen.

### Hoe evolueert de stad?

De stad komt terecht in de spiraal van economisch en demografisch verval door het individualisme van haar inwoners op het vlak van de mobiliteit en door de gevolgen voor de gemeenschap die daaruit voortvloeien:

- de verkeersellende in de stad verergert omdat men steeds meer de wagen gaat gebruiken en de afstanden steeds groter worden;
- door de verkeersellende vermindert het rendement van het bovengronds openbaar vervoer en de aantrekkingskracht ervan, waardoor het gebruik van de wagen toeneemt;
- samen met de andere factoren heeft de verkeersellende een negatieve invloed op de levensomstandigheden in de stad en wordt zo de uittocht van de bewoners naar de rand versneld;
- de spreiding van de bewoners en de bedrijven in de rand maakt het collectief vervoer minder renderend en een eigen wagen nog meer noodzakelijk.

Zo komt het stedelijk verval in een kringloop terecht en wordt het steeds erger.

Les actions que nous engagerons tenteront dès lors d'enrayer ces phénomènes.

### Comment les Bruxellois se déplacent-ils ?

L'enquête effectuée auprès de 5.000 ménages en 1991 a montré que :

- au cours d'une journée (de 1991), sur 100 habitants de plus de 5 ans :
  - 17 ne se déplacent pas;
  - 35 se déplacent uniquement à pied;
  - 30 se déplacent en voiture;
  - 18 se déplacent en transport en commun;
- en 1991, la part de marché du transport public dans les déplacements mécanisés était de 27%. Si les tendances de la décennie 1980 - 1990 devaient se poursuivre, elle tomberait à 18% en 2005;
- en revanche, la part de marché de la voiture passerait de 73% en 1991 à 82% en 2005;
- il en résulterait une augmentation de la durée des déplacements de 80% et une congestion généralisée.

### Comment la ville évolue-t-elle ?

La ville est entraînée dans la spirale du déclin économique et démographique par les comportements individuels des habitants en matière de mobilité et par les effets collectifs qui en découlent :

- l'accroissement de l'usage de la voiture et de la longueur des trajets amplifie la congestion de la circulation urbaine;
- la congestion réduit l'efficacité des transports publics de surface et de ce fait leur attrait, ce qui multiplie l'usage de la voiture;
- s'ajoutant à d'autres facteurs, la congestion dégrade les conditions de la vie en ville et accélère la migration des habitants vers la périphérie;
- la dispersion des habitants et des entreprises en périphérie rend le transport collectif moins performant et la voiture individuelle encore plus indispensable.

Le cycle du déclin urbain fonctionne ainsi en boucle, s'aggravant à chaque nouvelle étape.

### Waarom een strategische studie van het vervoerbeleid?

Al decennia lang bestond het vervoerbeleid erin het aanbod van het openbaar vervoer te vergroten naarmate er een grotere vraag naar verplaatsingen kwam.

Vandaag de dag heeft dit beleid zijn grenzen bereikt, daar de beschikbare stadsruimte beperkt is.

In de toekomst zou dit beleid alleen maar kunnen leiden tot een versnelling van het verval van de stad.

Men moet integendeel een voluntaristisch beleid gaan voeren om de vraag naar mobiliteit en verplaatsingen te beheersen. Men mag zich niet alleen tevredenstellen met de bestrijding van de symptomen maar tevens de oorzaak wegnemen.

De controle van de mobiliteit kan enkel doertreffend zijn als zij steunt op:

- de verfijnde kennis van de gedragsstimuli van de bewoners, bedrijven en handelszaken;
- het op punt stellen van instrumenten voor de simulatie van het verkeer van de overlast en van de daarmee gepaard gaande hinder;
- de uitbating van deze middelen om, aan de hand van computersimulaties, de gevolgen voor de gemeenschap te testen van de mogelijke strategieën voor de controle van de vraag.

### Wat is de inzet van een vervoerbeleid voor Brussel ?

Het verplaatsingsbeleid beoogt :

- de economische en demografische neerwaartse spiraal te doorberekenen, door het herstel van de aantrekkingskracht van de stad voor de inwoners, de ondernemingen en de handelszaken. Deze laatste, die te vaak worden vergeten, zijn een pijler van de ontwikkeling van Brussel;
- de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de stad met elkaar te verzoenen:
  - door de toegankelijkheid tot de stedelijke functies te waarborgen (werk, handelszaken, diensten, ontspanning,...);
  - door de woongebieden maximaal te beschermen tegen de hinder van het autoverkeer;

### Pourquoi une étude stratégique de la politique des déplacements ?

Depuis des décennies, la politique des déplacements a consisté à accroître l'offre de transports au fur et à mesure de l'augmentation de la demande de déplacements.

Aujourd'hui, en raison de la limitation de l'espace disponible en milieu urbain, cette politique a atteint ses limites.

A l'avenir, cette politique ne pourrait plus conduire qu'à l'accélération de l'évolution de la ville dans le cycle du déclin.

Au contraire, il faut s'engager dans la voie d'une politique volontariste de maîtrise de la demande de déplacements et de la mobilité - remédier ainsi à la cause et ne pas se contenter de traiter les symptômes.

La maîtrise de la mobilité ne peut être efficace que si elle est basée sur :

- la connaissance fine des motivations des comportements des habitants, des entreprises et des commerces;
- la mise au point d'outils de simulation du trafic, de la congestion et de ses nuisances;
- l'exploitation de ces outils pour tester, par simulation sur ordinateur, les effets collectifs des stratégies envisageables de gestion de la demande.

### Quels sont les enjeux d'une politique des déplacements pour Bruxelles ?

La politique des déplacements vise à :

- casser la spirale du déclin économique et démographique, en restaurant les attraits de la ville pour les habitants, les entreprises et les commerces. Ces derniers, trop souvent oubliés, constituent un pilier essentiel du développement de Bruxelles;
- concilier le développement économique et l'agrément de la vie en ville :
  - en assurant l'accessibilité des activités urbaines (travail, commerces, services, loisirs,...);
  - en protégeant au maximum les zones d'habitat des nuisances du trafic automobile;

- door te waken over de kwaliteit van de openbare ruimten.

De minister geeft een kort overzicht van het gedrag van de betrokken actoren.

De burgers zijn steeds mobieler, steeds meer gemotoriseerd en leggen steeds langere trajecten af.

Verschillende factoren motiveren deze actoren:

- de reden voor de verplaatsing;
- de af te leggen afstand;
- het beschikken over een wagen.

Hij zou in het bijzonder de nadruk willen leggen op de voordelen van concurrerende vervoermiddelen:

- de keuze van het vervoermiddel hangt in hoofdzaak af van de **kwaliteit** van de aangeboden diensten;
- de gebruiker is een **geïnformeerde consument** die deze diensten laat concurreren waarbij hij kosten en baten vergelijkt (duur - regelmaat - frekwentie - comfort,...);
- de **openbare vervoermiddelen per spoor in eigen bedding** (trein - metro - premetro) genieten de voorkeur van deze actoren omdat zij **regelmatig zijn en losstaan van de verkeersoverlast**;
- de keuze van de wagen wordt beïnvloed door de **parkeervoorwaarden** bij de eindbestemming;
- de meteorologische omstandigheden spelen ook een rol bij de keuze van het vervoermiddel.

**Welke is de logica van de lokalisatie van de gezinnen en welke zijn hun behoeften inzake mobiliteit?**

De gezinnen volgen een logisch gedrag in twee stappen:

1. Zij kiezen de ligging van hun woning in functie van hun levensplanning en hun middelen :
  - een grote meerderheid van de gezinnen met een gemiddeld en hoog inkomen hebben een gezinsplanning die hen ertoe brengt te kiezen voor een groene leefomgeving die dikwijls aan de rand ligt. De toename van het aantal en de afstand van de trajecten naar het werk en de uitrustingen hebben hierop weinig invloed; zij hebben een grote mobiliteit en zijn meer gemotoriseerd;

- en veillant à la qualité des espaces publics.

Le ministre passe rapidement en revue les comportements des acteurs en présence.

Les citoyens sont de plus en plus mobiles, de plus en plus motorisés, et effectuent des trajets de plus en plus longs.

Plusieurs facteurs motivent ces acteurs :

- le motif du déplacement;
- la distance à parcourir;
- la disposition d'une voiture.

Il insistera particulièrement sur les avantages relatifs des modes de transport concurrents :

- le choix du mode de transport résulte essentiellement de la **qualité** des services offerts;
- l'usager se comporte en **consommateur avisé** et met en **concurrence** ces services, comparant les coûts et l'utilité (durée - régularité - fréquence - confort...);
- les modes de **transport en commun** ferroviaires en site propre (train - métro - prémetro) sont préférés par ces acteurs parce que **réguliers et indépendants des phénomènes de congestion**;
- le choix de la voiture est influencé par les **conditions de stationnement** à destination;
- les conditions météorologiques interviennent également dans le choix du mode de déplacement.

**Quelle est la logique de localisation des ménages et quels sont leurs besoins de mobilité ?**

Les ménages adoptent une logique de comportement en deux temps :

1. Ils choisissent la localisation de leur logement en fonction de leur projet de vie et de leurs moyens :
  - une grande majorité des ménages de revenu moyen et élevé ont un projet familial qui les pousse à choisir un environnement vert souvent localisé en périphérie. L'accroissement du nombre et des longueurs des trajets vers les lieux de travail et d'équipement rebute peu; leur mobilité est forte et leur motorisation augmente;

- de éé noudergezinnen, alleenstaanden en bejaarden gaan veeleer in de stad wonen omwille van de nabijheid van het werk, diensten, uitrustingen en ontspanningsmogelijkheden; in dat geval wordt veel gebruik gemaakt van het openbaar vervoer;
  - gezinnen met lage inkomens zijn genoodzaakt om in gebieden met goedkope woningen te blijven; hun mobiliteit is beperkt omwille van werkloosheid of pensioen.
2. Zij passen hun wijze van reizen aan naargelang hun behoeften inzake mobiliteit en de af te leggen trajecten :
- zij gebruiken de wagen des te meer als ze werken, kinderen hebben en in een gespreide woonomgeving leven. De uittocht van de gezinnen uit de steden en de verplaatsing van de bewoning naar de rand liggen aan de basis van :
    - de bevolkingsdaling in het Gewest;
    - de stijging van het autogebruik;
    - de toename van het pendelverkeer tussen Brussel en de rand op het spitsuur.

#### Welke logica schuilt achter de mobiliteit van de economische actoren en hun keuzes inzake lokalisatie?

De economische actoren houden rekening met hun behoeften inzake mobiliteit om hun lokalisatie te kiezen.

Die behoeften hangen af van de aard van hun activiteit, van hun cliënteel, van hun markt en van het vervoer van goederen en producten.

4 grote mobiliteitsprofielen bepalen de typische lokalisaties in de stad:

1. de industrie, de groothandel en het goederenvervoer verkiezen zich in de rand te vestigen;
2. de dienstensector op beslissingsniveau (privé en openbaar) hebben weinig behoeften inzake mobiliteit;
3. de handel en de diensten op stedelijk niveau hebben behoefte aan een goede bereikbaarheid met alle vervoermiddelen;
4. de handel en de diensten op plaatselijk niveau hebben behoefte aan een goede bereikbaarheid te voet en met de wagen.

- les familles mono-parentales, les solitaires et les personnes âgées s'installent plutôt en ville pour la proximité du travail, des services, d'équipements et la consommation des distractions; dans ce cas, les transports en commun sont largement pratiqués;
- les ménages de faibles revenus restent captifs des zones de logements bon marché; leur mobilité est faible du fait du chômage ou de la retraite.

2. Ils adaptent leurs modes de déplacement selon leurs besoins de mobilité et les trajets à réaliser :

- ils utilisent d'autant plus la voiture s'ils travaillent, ont des enfants et vivent dans un habitat dispersé. L'exode des familles et la dilution de l'habitat en périphérie sont à l'origine :
  - de la perte de population de la Région;
  - de l'utilisation de plus en plus intensive de la voiture;
  - de l'augmentation de la navette Bruxelles - périphérie à l'heure de pointe.

#### Quelle est la logique de mobilité des acteurs économiques et leurs choix de localisation ?

Les acteurs économiques tiennent compte de leurs besoins de mobilité pour choisir leur localisation.

Ces derniers dépendent de la nature de leur activité, de leur clientèle, de leur marché et du transport des marchandises et des produits.

Quatre grands profils de mobilité dessinent des localisations typiques dans la ville :

1. l'industrie, le commerce de gros, le transport de marchandises privilégient une installation en périphérie;
2. le secteur tertiaire de décision (privé et public) a peu de besoins de mobilité;
3. le commerce et les services de niveau urbain ont besoin d'une bonne accessibilité en tous modes;
4. le commerce et les services de niveau local ont besoin d'une bonne accessibilité à pied et en voiture.

**Welke invloed heeft de lokalisatie van de gezinnen en van de activiteiten op het gebruik van de vervoermiddelen?**

De IRIS-studie geeft een totaalbeeld op:

- de ruimtelijke spreiding van de vertrekpunten en de eindbestemmingen van de verplaatsingen;
- de verdeling van die verplaatsingen tussen de wagen en het openbaar vervoer.

Er is een verband tussen het gebruik van het openbaar vervoer en de lokalisaties van de vertrekpunten en de eindbestemmingen van de verplaatsingen:

- 38% van de verplaatsingen naar het hele Gewest tijdens de ochtendspits gebeurt met het openbaar vervoer, maar dit percentage varieert sterk naargelang de welbepaalde vertrekpunten en eindbestemmingen binnen het Gewest;
- 56% van de verplaatsingen naar het centrum van het Gewest gebeurt met het openbaar vervoer;
- slechts 26% van de verplaatsingen naar de tweede kroon gebeurt met het openbaar vervoer.

Door de vergelijking van de duur van het traject tussen de wagen en het openbaar vervoer voor die verbanden kan men een beter zicht krijgen op de keuzes van de gebruikers:

- het centrum heeft een goede verbinding door het netwerk van het openbaar vervoer met de andere stadsdelen en de rest van het land, maar een minder goede verbinding met de rand;
- het centrum is moeilijk bereikbaar met de wagen en het zoeken naar een parkeerplaats neemt tijd in beslag;
- tijdens de spitsuren is het voordeel van de wagen, wat de duur van het traject betreft, eerder bescheiden:
  - 10 minuten komende van het Gewest,
  - 18 minuten komende van de rand,
  - 4 minuten komende van de rest van het land;
- de wijken van de tweede kroon hebben alleen goede verbindingen inzake openbaar vervoer met het centrum van de stad, die wijken zijn wel goed bereikbaar met de wagen en men kan er gemakkelijk een parkeerplaats vinden;
- tijdens de spitsuren is het voordeel van de wagen, wat de duur van het traject betreft, zeer groot:

**Quelle est l'influence de la localisation des ménages et des activités sur l'utilisation des modes de transport ?**

L'étude IRIS apporte une vue d'ensemble sur :

- la répartition spatiale des origines et des destinations des déplacements;
- la répartition de ces déplacements entre la voiture et les transports en commun.

On observe une relation entre l'utilisation des transports en commun et les localisations des origines et des destinations des déplacements :

- 38% des déplacements à destination de l'ensemble de la Région, à la pointe du matin, s'effectuent en transport en commun mais ce pourcentage varie fortement selon les origines et les destinations précises à l'intérieur de la Région;
- 56% des déplacements vers le centre de la Région se réalisent en transports en commun;
- 26% seulement des déplacements vers la deuxième couronne s'effectuent en transports en commun.

La comparaison des durées de trajet entre la voiture et les transports en commun sur ces relations permet de comprendre les choix réalisés par les usagers :

- le centre est très bien relié, par le réseau de transport en commun, aux autres parties de la ville et au reste du pays mais moins bien à la périphérie;
- le centre est peu accessible en voiture et la recherche d'un stationnement prend du temps;
- aux heures de pointe, l'avantage de la voiture, en durée de trajet est modéré :
  - 10 minutes en venant de la Région,
  - 18 minutes en venant de la périphérie,
  - 4 minutes en venant du reste du pays;
- les quartiers de la deuxième couronne ne disposent de bonnes relations en transport public que vers le centre de la ville mais ces quartiers bénéficient d'une bonne accessibilité en voiture et il est facile d'y trouver du stationnement;
- aux heures de pointe, l'avantage de la voiture, en durée de trajet, est très important :



- 29 minuten komende van het Gewest,
- 46 minuten komende van de rand,
- 51 minuten komende van de rest van het land.

Het beleid inzake bodembestemming van het Gewest wil aldus:

- de belangrijke administratieve zetels dichtbij de stations van het centrum localiseren;
- de terreinen van de tweede kroon die nog beschikbaar zijn voor de economische activiteit voorbehouden aan de industrieën voor welke het wegtransport noodzakelijk is.

#### **ALGEMEEN DOEL VAN HET PLAN: DE LEVENSKWALITEIT IN BRUSSEL BEVORDEREN**

De contacten zijn de bouwstenen van het stadsleven (zaken - handelszaken - vrije tijd - onderwijs ...) en moeten worden bevorderd. Zij brengen mee dat men mobieler wordt.

Welnu, de controle op die mobiliteit is één van de belangrijkste factoren van de levenskwaliteit in de stad en van de leefbaarheid van de woongebieden.

Er moet worden gezocht naar een evenwicht tussen het vriendelijk karakter van de openbare ruimten en de uitbouw van de vervoerinfrastructuren.

Om die doelstellingen te bereiken moet voornamelijk aandacht worden besteed aan :

- de verbetering van het leefklimaat in de stad, in het bijzonder voor onze kinderen, de bejaarden en de mindervaliden;
- de bevordering van het vriendelijk karakter van de openbare ruimte, d.w.z. de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie van de openbare ruimte op elkaar afstemmen.

#### **Welk verplaatsingsbeleid moet worden gevoerd voor een duurzame toekomst?**

Om het recht van de toekomstige generaties op een gezond leefmilieu te waarborgen:

- zullen de milieuvriendelijke vervoerwijzen (openbaar vervoer, het voet- en fietsverkeer) worden aangemoedigd;
- zal er voorzichtig worden omgesprongen met de beschikbare ruimte.

- 29 minutes en venant de la Région,
- 46 minutes en venant de la périphérie,
- 51 minutes en venant du reste du pays.

La politique d'affectation des sols de la Région vise ainsi à :

- localiser les sièges administratifs importants près des gares du centre;
- réserver les terrains de la deuxième couronne, encore disponibles pour l'activité économique, aux industries qui ont impérativement besoin du transport routier.

#### **FINALITE GENERALE DU PLAN : PRIVILEGIER LA QUALITE DE LA VIE A BRUXELLES**

Les échanges sont des composantes fondamentales de la vie urbaine (affaires - commerces - loisirs - éducation ...) et doivent être facilités. Ils induisent une mobilité des personnes.

Or, la maîtrise de cette mobilité est l'un des facteurs importants de la qualité de la vie en ville et de l'agrément des zones de résidence.

Des équilibres doivent ainsi être recherchés entre la convivialité des espaces publics et le développement des infrastructures de transport.

Pour atteindre ces objectifs, il faut principalement veiller à :

- faciliter la vie en ville, en particulier pour nos enfants, nos aînés et les personnes à mobilité réduite;
- rendre l'espace public plus convivial, c'est-à-dire harmoniser la fonction de séjour et la fonction de circulation de l'espace public.

#### **Comment penser la politique des déplacements pour un futur durable ?**

Pour respecter le droit des générations futures à un environnement de qualité:

- les modes de transport respectueux de l'environnement (les transports en commun, la marche à pied, le vélo) seront favorisés;
- l'espace disponible sera utilisé parcimonieusement.

Het globale beheer van de vraag naar verplaatsingen in de tijd en ruimte door een selectief en coherent beleid zorgt voor een duurzame toekomst.

Daarom stelt de minister een coherent geheel van acties voor die betrekking hebben op:

1. **de stadsstructuren**, met het oog op de vermindering van de behoeften inzake gemechaniseerde verplaatsingen, de bevordering van de toegankelijkheid van de werkplaatsen, de handelszaken, diensten, collectieve uitrustingen en van de scholen, en de vergemakkelijking van de verplaatsingen in de loop van de dag;
2. **het openbaar vervoer**: een G.E.N. uitbouwen, de bestaande infrastructuur van spoorwegen, metro en premetro benutten door het uitbreiden van de metro, het verbeteren van de reissnelheid, de integratie van de verschillende exploitanten en de aanmoediging van het gebruik van taxi's;
3. **het autoverkeer**: de levenskwaliteit van de woonzones beschermen, de verkeersoverlast controleren;
4. **het parkeren van de wagen**: handelen naargelang de vraag door het aanmoedigen van het parkeren voor de buurtbewoners en de handelszaken, transitparkings in de rand aanleggen, de wegcode doen naleven;
5. **het voetverkeer**: door actie te ondernemen op het vlak van veiligheid, comfort en de begrijpelijkheid voor de voetgangers;
6. **het fietsverkeer**: door de aanleg van 19 fietsroutes, het aanmoedigen van de gecombineerde verplaatsingen fiets/openbaar vervoer;
7. **het goederenvervoer**: door actie te ondernemen op het vlak van de leveringen van het zwaar wegvoer en door het stimuleren van het gebruik van de waterweg;
8. **de inrichting van de openbare ruimte**: door het verbeteren van de leefkwaliteit ervan, door het bevorderen van het gemengd gebruik van de openbare ruimten.

#### Hoe kan dit worden bereikt?

1. Overgaan tot een ruimtelijke aanpak die is uitgebreid tot het verkeer tussen de stad en het land: 50% van de banen in Brussel worden uitgeoefend door pendelaars. Brussel is een internationaal financieel en beslissingscentrum; Brussel is het belangrijkste communicatieknooppunt van het land (weg-, lucht- en spoorwegverkeer);
2. De verschillende instellingen coördineren;

La gestion de la demande de déplacements de manière globale, dans le temps et dans l'espace en agissant de façon sélective et cohérente permet un futur durable.

C'est pourquoi le ministre propose un ensemble cohérent d'actions portant :

1. **sur les structures urbaines**, de manière à diminuer les besoins de déplacements mécanisés, à améliorer l'accessibilité des lieux de travail des commerces, des services, des équipements collectifs et des écoles, à faciliter les déplacements en cours de journée;
2. **sur les transports en commun** : développer un R.E.R., tirer parti des infrastructures existantes de chemin de fer, de métro et de pré-métro, en étendant le métro, améliorer la vitesse commerciale, intégrer les différents exploitants, développer l'usage des taxis;
3. **sur la circulation automobile** : préserver la qualité de vie des zones résidentielles, gérer la congestion;
4. **sur le stationnement automobile** : agir sur la demande en favorisant le stationnement pour les riverains et les commerces, créer des parkings de transit en périphérie, faire respecter le code de la route;
5. **sur la marche à pied** : en agissant sur la sécurité, le confort et la lisibilité des piétons;
6. **sur la circulation des vélos** : par la réalisation de 19 itinéraires, la promotion des déplacements combinés vélo/transports en commun;
7. **sur le transport de biens et de marchandises** : en agissant sur les livraisons de trafic lourd et en favorisant l'usage de la voie d'eau;
8. **sur l'aménagement de l'espace public** : en améliorant sa qualité, en promouvant la mixité de l'usage des espaces publics.

#### Quelles sont les conditions pour réussir ?

1. Procéder à une approche spatiale élargie aux échanges entre la ville et le pays : 50% des emplois bruxellois sont occupés par des navetteurs. Bruxelles est un centre décisionnel et financier international; Bruxelles est le noeud de communications le plus important du pays (route, air, fer);
2. Coordonner les diverses institutions;

3. De structuren van het Gewest aanpassen via controle van het verkeer en het parkeren;
4. De acties volgens een welbepaalde logica plannen en uitvoerdigen;
5. De deelname van de betrokken actoren.

De deelname en de samenwerking van de betrokken actoren is pas mogelijk wanneer:

- het publiek grondige en coherente informatie krijgt;
- het project voordeel brengt voor de meerderheid en door allen wordt aanvaard;
- het project aannemelijk en financieerbaar is;
- het ontwerp en de uitvoering van het project in nauwe samenwerking gebeurt tussen de institutionele actoren;
- de gemeentelijke overheden gebaat zijn bij de resultaten.

Tot besluit is het voor ons, beslissers, en voor alle actoren van het economische leven, een uitdaging om het scala aan oplossingen dat door het IRIS-plan is vooropgesteld, uit te voeren. Er bestaat immers niet één oplossing en nog minder DE oplossing voor onze problemen in verband met verplaatsingen. Door te handelen op alle beslissingsniveau's en door de krachten samen te bundelen, kunnen wij deze uitdaging tot een goed einde brengen, nl. de mobiliteit herwinnen en de weg openen naar een harmonieuze ontwikkeling van ons Gewest.

**II. Uiteenzettingen van de heer Wouters,  
directeur van de dienst A1  
van het BUV,  
en van de heer Duchateau,  
directeur bij Stratec**

De uiteenzetting van de administratie ligt ter inzage op de griffie van de Raad.

Minister Hasquin wijst erop dat de GEN-plannen van Sofretu en die van de administratie niet volledig overeenstemmen. Zij liggen eveneens ter inzage op de griffie.

3. Adapter les structures de la Région au travers de la gestion et du contrôle du trafic et du stationnement;
4. Ordonnancer et planifier les actions de manière à ce qu'elles suivent une succession logique;
5. Impliquer tous les acteurs concernés.

L'implication et le partenariat des acteurs concernés ne pourra être obtenu que si :

- le public bénéficie d'une information approfondie et cohérente;
- le projet est bénéfique pour la majorité et accepté par tous;
- le projet est crédible et finançable;
- la conception et la réalisation du projet sont étroitement coordonnés entre tous les acteurs institutionnels;
- les entités communales sont fortement intéressées aux résultats.

En conclusion, le défi qui se pose à nous, décideurs, et à tous les acteurs de la vie économique est de mettre en oeuvre la palette de solutions préconisée par le plan IRIS. Il n'existe en effet pas une solution et moins encore LA solution pour résoudre nos problèmes de déplacements. C'est en agissant à tous les niveaux de pouvoir, en mettant toutes les énergies ensemble que nous pourrons réussir le défi qui se présente aujourd'hui: retrouver la mobilité et ouvrir la voie au développement harmonieux de notre Région.

**II. Exposés de M. Wouters,  
directeur du service A1 de l'Administration  
de l'Équipement et des Déplacements,  
et de M. Duchateau, directeur  
au bureau d'études Stratec**

L'exposé de l'Administration peut être consulté au Greffe du Conseil.

Le ministre signale que le scénario Sofretu RER ne correspond pas tout à fait au scénario RER de l'Administration. Il peut également être consulté au Greffe du Conseil.

### III. Aanvullende uiteenzetting van de minister betreffende het parkeerbeleid

#### INLEIDING

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt thans, als Europese grootstad, geconfronteerd met een sterke stijging van de verkeersdrukke.

Het Gewest heeft terzelfdertijd, in 20 jaar, zijn bevolking met 120.000 eenheden zien afnemen en de tewerkstelling zien stagneren, terwijl deze in de rand aanzienlijk gestegen is.

Opdat Brussel haar aantrekkingskracht zou behouden en om haar plaats tussen de andere steden en gewesten niet te verliezen, moet het mobiliteitsbeleid bijgevolg zorgen voor de bevordering van de leefbaarheid in de wijken.

Vanuit dit oogpunt moeten de acties voor het parkeren de pendelaars ertoe aanzetten hun wagen thuis te laten, het straatbeeld terug op te fleuren door alle storende elementen zo veel mogelijk eruit te bannen en voorrang te geven aan de buurtbewoners.

Het voeren van een coherent en doeltreffend parkeerbeleid noopt tot een samenwerking tussen de 19 gemeenten van het Gewest.

De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft, om gestalte te geven aan deze idee, tussen juni en november van dit jaar een aantal technische vergaderingen belegd over dit onderwerp.

In deze debatten kwamen verschillende materies aan bod over het parkeren om zo tot een aantal voorstellen en resoluties te komen. Deze werden vervolgens verzonden naar de Conferentie van Burgemeesters die overging tot de selectie van de voornaamste punten.

De "Dialoog over het parkeerbeleid", die werd opgestart tussen het Gewest en de 19 gemeenten, past in het kader van de verlenging van deze werken.

Het nagestreefde doel is te komen tot concrete, gecoördineerde maatregelen die in de loop van volgend jaar tot uitvoering kunnen worden gebracht.

De Minister van Verkeer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft tijdens dit overleg een drievoudige rol te vervullen:

1° eerst en vooral die van coördinator tussen de 19 gemeenten met het oog op samenhang in het parkeerbeleid op gewestelijk vlak;

### III. Exposé complémentaire du ministre relatif à la politique de stationnement

#### INTRODUCTION

En tant que métropole européenne, la Région de Bruxelles-Capitale se trouve aujourd'hui confrontée à une forte croissance de l'intensité du trafic.

Parallèlement, la Région a vu, en vingt ans, sa population diminuer de 120.000 habitants et l'emploi stagner alors qu'il s'est considérablement développé dans la périphérie.

Afin de permettre à Bruxelles de conserver ses attraits et pour conforter sa place auprès des autres villes et Régions, la politique de la mobilité doit donc favoriser le respect de l'habitabilité des quartiers.

Dans cette optique, les actions sur le stationnement doivent dissuader l'usage de la voiture pour les navetteurs, restaurer l'image de la rue en limitant les nuisances de tous ordres, donner une priorité aux riverains.

La mise en oeuvre d'une politique de stationnement cohérente et efficace nécessite une coordination entre les 19 communes de la Région.

S'inscrivant dans cette réflexion, l'Association de la ville et des communes de la Région bruxelloise a organisé, entre juin et novembre 1995, un cycle de réunions techniques consacrées à ce sujet.

Ces débats ont traité de diverses matières relatives au stationnement pour déboucher sur une série de propositions et de résolutions. Celles-ci ont ensuite été transmises à la Conférence des bourgmestres, qui a opéré une sélection des points essentiels.

Le « Dialogue stationnement », tel qu'il a été entrepris entre la Région et les 19 communes, se place dans le prolongement de ces travaux.

Le but poursuivi est d'aboutir à des mesures concrètes et coordonnées, qui puissent faire l'objet d'une mise en oeuvre dans le courant de l'année prochaine.

Le rôle du ministre des communications de la Région de Bruxelles-Capitale, au cours de cette grande concertation est triple :

1° il est tout d'abord celui d'un coordinateur entre les 19 communes dans le but de créer une cohérence en matière de stationnement à l'échelle de la Région;

2° nadien de rol van partner, als beheerder van de gewestwegen;

3° ten slotte de rol van gesprekspartner bij de federale Regering om de maatregelen te nemen die onontbeerlijk zijn voor deze onderhandelingen.

De gemeenten zelf spelen een belangrijke rol, omdat zij alleen bevoegd zijn voor het parkeerbeleid.

### DE WERKVERGADERINGEN ...

Er staan meerdere werkvergaderingen op het programma voor de negen punten die moeten worden bestudeerd:

- 1° het langdurig parkeren van vrachtwagens;
- 2° het parkeren van touringcars;
- 3° het parkeren bij leveringen;
- 4° de controle op het parkeren;
- 5° de reglementering van de "buurtkaarten";
- 6° de ontwikkeling van nieuwe technologieën;
- 7° de progressieve tarifiering;
- 8° het onderzoek voor de oprichting van een financieringsfonds voor de parkeerinfrastructuur.

De jongste twee maanden werden er drie vergaderingen belegd respectievelijk op 22 oktober, 22 november en 10 december. Deze vergaderingen hebben geleid tot een aantal concrete resoluties over de volgende 3 punten.

### ... EN HUN RESULTATEN

#### 1. Het langdurig parkeren van vrachtwagens

##### 1.1. Algemene context

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt tot op heden over geen enkel parkeerterrein waar alleen maar vrachtwagens voor goederenvervoer langdurig mogen parkeren. De chauffeurs zijn dus vaak verplicht hun voertuig (vooral tijdens het weekend) achter te laten in buurten waar weinig geparkeerd wordt, d.w.z. in woonwijken.

Dit probleem brengt ons tot de meest fundamentele vraag: behoort het al dan niet tot de bevoegdheid van de openbare overheden parkeerplaatsen te voorzien voor vrachtwagens?

2° il est ensuite celui d'un partenaire, en tant que gestionnaire de la voirie régionale;

3° et enfin, il est celui d'un interlocuteur auprès du gouvernement fédéral pour les mesures qui nécessitent ce type de négociations.

Les communes quant à elles ont un rôle important à jouer étant donné que le stationnement relève exclusivement de leur compétence.

### LES RÉUNIONS DE TRAVAIL ...

Plusieurs réunions de travail figurent au programme afin d'examiner huit points essentiels :

- 1° le stationnement longue durée des poids lourds;
- 2° le stationnement des autocars;
- 3° le stationnement pour les livraisons;
- 4° le contrôle du stationnement;
- 5° la réglementation des « cartes riverains »;
- 6° le développement de nouvelles technologies;
- 7° la tarification progressive;
- 8° la recherche pour la constitution d'un fonds de financement pour les infrastructures de stationnement.

Les trois réunions qui se sont déroulées respectivement les 22 octobre, 20 novembre et 10 décembre derniers ont permis de déboucher sur une série de résolutions concrètes relatives aux trois points suivants.

### ... ET LEURS RÉSULTATS

#### 1. Le stationnement longue durée des poids lourds

##### 1.1 Contexte

La Région de Bruxelles-Capitale ne dispose, à ce jour, d'aucune aire de stationnement de longue durée spécialement réservée aux poids lourds liés au transport de marchandises. Les chauffeurs se voient donc souvent contraints de laisser leur véhicule (surtout pendant le week-end) à des endroits où le stationnement riverain est moins dense, c'est-à-dire au sein des quartiers résidentiels.

Ce problème pose la question plus fondamentale de savoir s'il incombe ou non à l'autorité publique de pourvoir au stationnement des poids lourds.

- Indien neen, dan zal de vrachtwagenbestuurder die in het Gewest verblijft ofwel zijn voertuig in een garage onderbrengen die tot zijn onderneming behoort, ofwel parkeergelegenheid zoeken buiten het gewest.

Dit alternatief kan enerzijds de prestaties van het goederenvervoer verminderen en/of de kostprijs ervan verhogen en anderzijds gevolgen hebben op de tewerkstelling in de vervoersector (omdat de kleine vervoerder het hoofd niet kan bieden aan de bijkomende last).

- Zo ja, dan zijn er twee soorten oplossingen :
  - ofwel de oprichting van één enkel bewaakt centrum;
  - ofwel het reserveren van parkeerplaatsen verspreid in de gemeenten.

Op initiatief van de Conferentie van Burgemeesters en Schepenen en meer bepaald van de Verkeerscommissie, werd er in het raam van de oprichting van een bewaakt centrum onderzoek gevoerd naar mogelijke terreinen voor het Gewest die als geldig alternatief zouden kunnen dienen voor het langdurig parkeren van vrachtwagens.

5 plaatsen werden bestudeerd :

1. het station van Schaarbeek Voorhaven;
2. het station van Schaarbeek Josaphat;
3. het Klein Eiland;
4. het Weststation;
5. Thurn & Taxis;

Het welslagen van een dergelijk opzet hangt eveneens af van een aantal maatregelen zoals een opgevoerde controle, een duidelijke en doeltreffende signalisatie, veilige, comfortabele en praktische inrichtingen evenals een goede bereikbaarheid van de plaats.

### 1.2 Resoluties

De 19 gemeenten en het Gewest onderschrijven de volgende algemene beginselen:

1. de oprichting van grote, bewaakte plaatsen veeleer dan verspreide parkeerplaatsen;

- **Dans la négative**, le camionneur résidant dans la Région devrait soit parquer son véhicule dans un garage appartenant à son entreprise, soit stationner en dehors des limites régionales.

Cette alternative risque, d'une part, de détériorer les performances du transport de marchandises et/ou d'augmenter son coût, et, d'autre part, d'avoir des conséquences sur l'emploi dans le secteur des transports, le petit transporteur ne pouvant pas forcément faire face à cette charge supplémentaire.

- **Dans l'affirmative**, deux types de solutions se présentent :
  - soit la création d'un ou de plusieurs centres gardés;
  - soit la réservation d'emplacements disséminés dans chaque commune.

Dans le cadre de la création d'un centre gardé, c'est à l'initiative de la Conférence des bourgmestres, et plus particulièrement de la Commission de circulation, qu'une recherche a été menée en vue de trouver des terrains susceptibles de proposer une alternative valable au stationnement longue durée des poids lourds.

Cinq sites ont été examinés :

1. la gare de Schaerbeek avant-port;
2. la gare de Schaerbeek Josaphat;
3. la « Petite-Ile »;
4. la gare de l'Ouest;
5. Tour et Taxi.

En outre, la réussite d'un centre gardé dépend d'une série de mesures concrètes complémentaires comme un renforcement du contrôle, une signalisation homogène, claire et efficace, des aménagements sécurisants, confortables et pratiques ainsi qu'une bonne accessibilité du site.

### 1.2 Résolutions

Les 19 communes et la Région soutiennent les principes généraux suivants :

1. création de grands ensembles gardés plutôt que mise en place d'emplacements disséminés;

2. de keuze van de plaats Thurn en Taxis voor de aanleg van een eerste parkeerplaats waar vrachtwagens langdurig kunnen parkeren;
3. het nemen van bepaalde bijkomende maatregelen, namelijk:
  - wat betreft de opvoering van de controle;
  - inzake de wegcode met het oog op een parkeerverbod voor de vrachtwagens in de straten van Brussel;
  - met het oog op een homogene, duidelijke en doeltreffende signalisatie op de belangrijkste assen van het Gewest en vanaf de RING.

## 2. Het parkeren van touringcars

### 2.1 Context

Het historisch stadscentrum van Brussel ziet zijn landschap steeds meer en meer ingenomen door geparkeerde touringcars.

Om meer zicht te krijgen op de parkeerproblematiek van touringcars, moet er een onderscheid gemaakt worden tussen:

- het parkeren voor korte en middellange duur;
- het langdurig parkeren.

#### 2.1.1 Het parkeren van korte duur

Het merendeel van deze "touoperators" organiseert bezoeken aan Brussel waarbij de toeristen aan het eind van de voormiddag worden gedropt en 's avonds terug worden opgepikt, zonder dat er een ander voertuig wordt gebruikt. De touringcar blijft dus onwettig geparkeerd achter en veroorzaakt, gedurende het grootste deel van de dag, hinder die bijdraagt tot het verlies van het stadsimago.

Om hiervoor een oplossing te vinden werd, op initiatief van de dienst Toerisme en Informatie Brussel (TIB), in overeenkomst met de Politie van de Stad Brussel, het Gewest en de Vroegmarkt (MABRU), een studie gehouden over een geldig alternatief voor het parkeren van touringcars in het stadscentrum in het algemeen en op het Europaplein in het bijzonder.

In dit kader is de v.z.w. MABRU bereid overdag een terrein op het grondgebied van de fruit- en groentenmarkt ter beschikking te stellen van de touringcars.

2. choix du site de Tour et Taxi pour créer une première aire de stationnement longue durée pour les poids lourds;
3. mise en œuvre de certaines dispositions complémentaires qui doivent être entreprises, notamment :
  - en matière de renforcement du contrôle;
  - en matière du code de la route en vue d'interdire le stationnement des poids lourds dans les rues de Bruxelles;
  - afin de disposer une signalisation homogène, claire et efficace, sur les axes principaux de la Région et depuis le RING.

## 2. Le stationnement des autocars

### 2.1 Contexte

Le centre-ville historique de Bruxelles est victime d'un phénomène croissant d'envahissement de son paysage par le stationnement des autocars.

Afin de cerner la problématique du stationnement de ces véhicules, il s'agit de différencier :

- le stationnement de courte et moyenne durées;
- le stationnement de longue durée.

#### 2.1.1 Le stationnement de courte durée

La plupart des « Tour Operators » organisent des visites à Bruxelles qui impliquent un déchargement des touristes en fin de matinée et une reprise en charge le soir, sans autre utilisation du véhicule. L'autocar reste donc stationné sur un emplacement illicite et encombrant, durant la majeure partie de la journée, ce qui contribue à dégrader l'image de la ville.

Afin de répondre à ce problème, l'Office de tourisme et d'information de Bruxelles (TIB), en accord avec la Police de la ville de Bruxelles, la Région et le Marché matinal (MABRU), a étudié la possibilité de disposer d'une alternative valable au stationnement des autocars au centre-ville en général et à la place de l'Europe en particulier.

Dans ce cadre, l'asbl MABRU est prête à mettre à disposition un terrain situé sur le territoire du marché des fruits et légumes, pour le stationnement des autocars pendant la journée.

Dit terrein, goed voor zo'n 1.000 plaatsen, biedt meerdere niet te verwaarlozen voordelen zoals de bewaking, de brandstofvoorziening, de eetgelegenheid voor de bestuurders en de reiniging van de voertuigen. Bovendien bevindt het openbaar vervoer zich op 300-400 meter daar vandaan waarmee de chauffeur zich terug naar het stadscentrum kan begeven.

Op de MABRU-plaats is er elke dinsdag, donderdag en zaterdag markt van 01.00 uur tot 08.00 uur 's morgens. Enkel parkeren van korte of middellange duur wordt in aanmerking genomen.

### 2.1.2 Het langdurig parkeren

Het feit dat de plaats MABRU 3 nachten per week gebruikt wordt voor de vroegmarkt, maakt het onmogelijk deze touringcars er 's nachts te laten parkeren. Dit soort parkeren gekoppeld aan het "mini-trip" toerisme, veel minder van belang voor Brussel, zou kunnen worden omgeleid naar de parkeerplaatsen voor vrachtwagens op het terrein van Thurn en Taxis.

### 2.1.3 Bijkomende maatregelen

Net zoals voor het langdurig parkeren van de vrachtwagens, moeten ook hier enkele stimuli worden gegeven om de slaagkansen van een dergelijk initiatief te verhogen, zoals een opgevoerde controle, een duidelijke en uniforme signalisatie en niet te vergeten de voorlichting van de Tour Operators.

## 2.2 Resoluties

De 19 gemeenten en het Gewest onderschrijven de volgende algemene beginselen:

1. ondersteuning van het ter beschikking stellen door de v.z.w. MABRU van een parkeerterrein voor korte en middellange duur voor touringcars op de groenten- en fruitmarkt;
2. keuze van de parking voor langdurig parkeren van vrachtwagens op het terrein Thurn and Taxis in het raam van het "mini-trip" toerisme;
3. bepaalde bijkomende bepalingen:
  - onderzoek van de toeristische gebieden waar de parkings voor touringcars op de weg moeten worden aangeduid;
  - lokalisering van specifieke plaatsen waar parkeerplaatsen voor korte duur op de weg moeten worden aangelegd;

Ce site, d'une capacité de quelque 1000 places, présente plusieurs avantages non négligeables tels que la sécurité de gardiennage, le ravitaillement en essence, la possibilité de restauration pour les autocaristes et de nettoyage des véhicules. De plus, à 300-400 mètres, une offre correcte de transports en commun assure le retour du chauffeur au centre de la ville.

Le site de MABRU étant utilisé par le marché les mardi, jeudi et samedi de 1h00 à 8h00 du matin, seul le stationnement des « touristes d'un jour » est envisageable.

### 2.1.2 Le stationnement longue durée

Le fait que le site MABRU est utilisé par le marché matinal trois nuits par semaine ne permet pas de proposer un stationnement de nuit à ces autocars. Ce genre de stationnement lié au tourisme de type « mini-trip », nettement moins important à Bruxelles, pourrait être dirigé vers le site du stationnement longue durée des poids lourds de Tour et Taxi.

### 2.1.3 Les mesures complémentaires

Comme pour le stationnement longue durée des poids lourds, divers incitants sont à mettre en œuvre afin d'accroître les chances de réussite d'une telle initiative comme un renforcement du contrôle, une signalisation claire et uniforme, sans oublier une information auprès des "Tour operators".

## 2.2 Résolutions

Les 19 communes et la Région soutiennent les principes généraux suivants :

1. soutien à la mise à disposition, par l'a.s.b.l. MABRU, d'une aire de stationnement de courte et moyenne durées pour les autocars sur le site du marché des fruits et légumes;
2. choix du parking longue durée des poids lourds situé à Tour et Taxi pour le stationnement longue durée des autocars dans le cadre du tourisme de type « mini-trip »;
3. certaines dispositions complémentaires :
  - examen des zones touristiques devant disposer d'un fléchage directionnel vers les parkings autocars;
  - localisation de lieux particuliers nécessitant la création d'aires de stationnement de courte durée en voirie;



- homogene bewegwijzering over het hele grondgebied van de voornaamste wegen van het Gewest en vanaf de Ring;
- opvoering van de controles;
- aanleg van zones voor het afzetten van toeristen op het voorplein van hotels en herbergen;
- voorlichtingscampagne in de verschillende centra en toeristische plaatsen.

### 3. Het parkeren bij leveringen

#### 3.1 Context

Het idee van het parkeren bij leveringen geeft aanleiding tot gesprekken over drie belangrijke punten:

- 1° Op het vlak van de planning van de verplaatsingen van vrachtwagens, heeft het Gewest aangevat met een studie waarvan de resultaten bekend gemaakt zullen worden in maart '97. Deze studie toetst een aantal scenario's die zouden kunnen dienen om de verkeersomstandigheden en het parkeren in Brussel te verbeteren, zoals de vermindering van de tonnenmaat van de vrachtwagens in de stad of het inkrimpen van de leveringstijden.

Deze zaken moeten evenwel worden besproken met de distributiesector zelf, zodat men de grenzen kan afbakenen binnen dewelke de doelstellingen kunnen worden bereikt zonder het concurrentievermogen van de sector te schaden.

- 2° Inzake officiële reglementeringen zouden bepaalde wijzigingen of aanvullingen moeten worden doorgevoerd. De leveringszones en hun signalisatie worden niet altijd in een officiële tekst gereguleerd. Bovendien blijft het begrip levering een dubbelzinnig woord in de wegcode.

Voorts vereisen beperkingen zoals de beperking van de tonnenmaat of de inkrimping van de leveringstijden een aanpassing van de wegcode. Deze verschillende aspecten kunnen niet worden beoogd mits overleg met de andere Belgische grootsteden.

- 3° Wat betreft de aanleg van parkeerterreinen voor voertuigen die gebruikt worden bij leveringen, dient een aantal maatregelen te worden bestudeerd:

- de organisatorische problemen bij de leveringen verschillen naargelang de plaatsen (handelscentra, winkelstraten, galerijen zonder leveringsvoorzieningen, bedrijven ingesloten in woonwijken,...) en oplossingen zullen geval per geval moeten worden gezocht;

- signalisation homogène sur tout le territoire sur les axes principaux de la Région et depuis le RING;

- renforcement des contrôles ;

- aménagement de zones de débarquement des touristes sur le parvis des hôtels et auberges;

- campagne d'information auprès des différents centres et lieux touristiques.

### 3. Le stationnement pour les livraisons

#### 3.1 Contexte

Le concept de stationnement pour les livraisons suscite des discussions sur trois axes principaux :

- 1° En terme de planification des déplacements poids lourds, la Région a entamé une étude dont les résultats sont attendus pour mars 1997. Celle-ci teste différents scénarios qui pourraient être appliqués en vue d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement dans Bruxelles, comme la limitation du tonnage des poids lourds en ville ou la limitation des heures de livraison.

Cependant, ces points doivent faire l'objet de discussions avec le secteur de la distribution pour définir les limites dans lesquelles les objectifs peuvent être atteints sans nuire à la compétitivité du secteur.

- 2° En terme de réglementations officielles, certaines modifications ou compléments devraient être formulés. En effet, les zones de livraison et leur signalisation ne sont toujours pas officialisées. De plus, la définition du concept de livraison reste actuellement ambiguë dans le code de la route.

D'autre part, des restrictions du type limitation du tonnage ou limitation des heures de livraison impliquent une modification du code de la route. Ces différents aspects ne peuvent être envisagés qu'en concertation avec les autres grandes villes du pays.

- 3° En terme d'aménagement des aires de stationnement des véhicules de livraison, certaines mesures concrètes sont à examiner :

- Les problèmes d'organisation des livraisons se posent différemment selon les endroits (centres commerciaux, rues commerçantes, galeries sans infrastructure de livraison, entreprises isolées dans des rues d'habitat, ...) et les solutions doivent donc être recherchées au cas par cas.

- de noden inzake het laden en lossen hangen, wel te verstaan, af van de aldaar te vinden handel. Het lijkt derhalve belangrijk minimumnormen te bepalen in functie van het handelstype, waarbij een soepelheid aan de dag wordt gelegd bij de toepassing van deze normen om een aangepaste regeling te krijgen;
- een goede praktijkcode voor de technische verantwoordelijken in de gemeenten vormt een aangepast initiatief dat moet leiden tot een methodologisch instrument voor de vestiging en de aanleg van deze zones.

Om parkeerplaatsen op de weg vrij te maken voor kleinere voertuigen die niet over de nodige ruimte beschikken, zouden de grote nieuwe of verbouwde ruimten kunnen worden uitgerust met leveringskades buiten de weg.

Ten slotte is het wenselijk om, met het oog op een officiële reglementering over het soort markering en signalisatie voor leveringszones, een voorstel tot homogene signalisatie aan te nemen voor het grondgebied van de 19 Brusselse gemeenten.

### 3.2. Resoluties

De 19 gemeenten en het Gewest onderschrijven de volgende algemene beginselen:

1. meer onderzoek voeren naar de noden op het vlak van de kwaliteit en de kwantiteit van de parkeerplaatsen voor leveranciers en dit voor de verschillende categorieën van handelszaken en bedrijven;
2. een goede praktijkcode invoeren waarin de normen staan voor de vestiging en de aanleg van leveringszones op de weg;
3. een reglementering uitwerken over de verplichting van leveringskades in grote steden;
4. de wegcode wijzigen en aanvullen met het oog op de aanleg van leveringszones en de plaatsing van signalisatie daarbinnen;
5. een enkel soort signalisatie en wegmarkering gebruiken voor de leveringszones in de vorm van arceringen en niet in de vorm van zaagtanden.

Het Gewest verbindt er zich toe de gemeenten op de hoogte te brengen van de resultaten van de aan de gang zijnde studie door STRATEC over de organisatie van verdeelcircuits van goederen en over het daaruit voortkomend verkeer. De besluiten van deze studie worden verwacht tegen maart '97.

- Les besoins en matière de chargement et de déchargement dépendent, bien entendu, du type de commerce en présence. Il apparaît, dès lors, important de définir des normes minimales en fonction d'une typologie des commerces, tout en permettant une souplesse dans l'application de ces normes pour permettre un réglage adapté.
- Un code de bonne pratique à l'intention des responsables techniques des communes constituerait une initiative adéquate dans le but de disposer d'un outil méthodologique pour l'implantation et l'aménagement de ces zones.

Afin de libérer des emplacements en voirie pour les plus petites unités qui ne disposent pas de la surface nécessaire, les grands ensembles neufs ou en transformation lourde pourraient être équipés de quais de livraison hors voirie.

Enfin, en vue d'anticiper une réglementation officielle sur le type de marquage et de signalisation pour les zones de livraison, il est souhaitable d'adopter une proposition de signalisation homogène sur le territoire des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

### 3.2 Résolutions

Les 19 Communes et la Région soutiennent les principes généraux suivants :

1. approfondir les besoins qualitatifs et quantitatifs en stationnement de livraison pour les différentes catégories de commerces et d'entreprises;
2. créer un code de bonne pratique précisant les normes d'implantation et les aménagements types des zones de livraisons en voirie;
3. mettre au point une réglementation sur l'imposition de quais de livraison à l'intérieur des grandes unités urbaines;
4. modifier et compléter le Code de la Route en vue d'y introduire les zones de livraison et leur signalisation;
5. utiliser un seul type de signalisation et de marquage au sol pour les zones de livraison en forme de hachures et non en dents de scie.

La Région, quant à elle, s'engage à informer les communes des résultats de l'étude en cours sur l'organisation des circuits de distribution de marchandises et sur le trafic induit, menée par STRATEC. Les conclusions de cette étude sont attendues pour le mois de mars '97.

**MAAR TOCH ...**

Vanaf januari 1997 zal een studie gevoerd worden naar de oprichting van specifieke werkgroepen die belast zijn het onderzoek van alle andere punten, die technisch problematischer zijn.

**4. De controle op het parkeren****4.1. Context**

In het merendeel van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt er minder controle gevoerd dan in de ons omringende grootsteden. Het onvoldoende toezicht op het parkeren doet afbreuk aan de geloofwaardigheid van de reglementeringen en geeft een slecht beeld van het stedelijk beleid door de openbare overheden.

Een nieuwe parkeerreglementering zou steunen op drie principes:

1. voorrang geven aan het parkeren van buurtbewoners;
2. het parkeren van de verblijvende personen (mensen die hier geen hoofdverblijfplaats hebben) bevoorrechten;
3. het kortparkeren voor de bezoekers en de klanten van buurtwinkels aanmoedigen.

Daarom moet het hinderlijk parkeren en de overtredingen op het betalend parkeren bestraft worden. Het toezicht op het hinderlijk parkeren moet uiteindelijk leiden tot de rotatie van de voertuigen.

**4.2. Beschouwingen**

Het overleg tussen de gemeenten, meer bepaald over de behandeling van aanpalende zones, is beperkt. Er wordt niet evenveel controle gevoerd in overeenkomende gebieden, gelegen op het grondgebied van de verschillende gemeenten.

Daar het net steeds meer verzadigd geraakt, hebben de plaatselijke parkeerbepalingen een directe weerslag op de aanpalende zones. De parkeerproblemen moeten nu reeds degelijk worden aangepakt.

Daarom zullen de agenten en hulpagenten de mogelijkheid krijgen hun functie uit te oefenen in bepaalde wijken van andere gemeenten.

Dit voorstel biedt het grote voordeel de akkoorden op het vlak van controle gelijk te schakelen en derhalve de gebruikers een coherenter beeld te geven.

De coördinatie zal voornamelijk gebaseerd zijn op de volgende punten:

**MAIS ENCORE ...**

Dès le mois de janvier prochain sera étudiée la création de groupes de travail spécifiques chargés d'examiner l'ensemble des autres points, relevant de problématiques plus techniques.

**4. Le contrôle du stationnement****4.1 Contexte**

Dans la plupart des communes de la Région de Bruxelles-Capitale, les contrôles sont moins fréquents que dans les grandes villes qui nous entourent. L'insuffisance des contrôles en matière de stationnement fait perdre aux règlements leur crédibilité et donne une image négative de la gestion urbaine par les pouvoirs publics.

Une nouvelle réglementation du stationnement se baserait sur trois principes :

1. donner la priorité au stationnement des riverains;
2. privilégier le stationnement des résidents (habitants non domiciliés);
3. favoriser le stationnement de courte durée pour les visiteurs et les clients des commerces riverains.

A cet égard, il y a lieu de réprimer autant le stationnement gênant que les infractions au stationnement payant. La finalité du contrôle du stationnement gênant doit être d'assurer la rotation des véhicules.

**4.2 Réflexions**

La concertation entre communes, notamment pour le traitement des zones contiguës, est limitée. Il n'existe aucune uniformisation des fréquences de contrôle dans des zones comparables et situées sur différents territoires communaux.

Le réseau étant de plus en plus saturé, les restrictions locales de stationnement ont des effets immédiats sur les zones voisines. Les problèmes de stationnement doivent être envisagés d'emblée à une échelle suffisante.

A cet effet, les agents et auxiliaires de police pourraient exercer leur fonction dans certains quartiers d'autres communes.

Cette proposition offre le principal avantage d'homogénéiser les conventions en matière de contrôle et donnerait, dès lors, une image plus cohérente auprès des usagers.

La coordination porterait principalement sur les points suivants :

- de vaststelling van de gereglementeerde gebieden;
- de gelijkschakeling van het aantal controles;
- het wegslepen van hinderlijke voertuigen.

## 5. De reglementering van de "buurtkaarten"

### 5.1. Context

De algemene doelstellingen van de buurtkaarten zijn tweevërlei.

- het aanbod en de vraag naar parkeerplaatsen in evenwicht brengen door de Brusselse inwoners te beschermen tegen de pendelaars;
- een onmisbaar element vormen bij de maatregelen tot de beperking van de parkeertijd om de langdurig geparkeerde wagens te doen verdwijnen of het roterend parkeren in handelszones te bevorderen.

De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van Brussel heeft in augustus-september 1995 een enquête gevoerd naar het parkeren van de buurtbewoners in de gemeenten.

Deze enquête heeft duidelijk gemaakt dat het nodig is de toekenningsvoorwaarden te versoepelen, zodat de gemeenten bepaalde specifieke en gelokaliseerde problemen beter kunnen behandelen.

Laten we eraan herinneren dat de verzadiging van de parkeerplaatsen in de woonwijken verschillende oorzaken kan hebben, zowel interne als externe. Men moet aldus overgaan tot een uitvoerige studie van de oorzaken alvorens de meest geschikte maatregelen vast te stellen.

Voorts blijkt dat de invoering van een buurtkaart aanleiding geeft tot de geleidelijke uitbreiding van de zone waarin zij wordt opgelegd: de parkeerreserves op de wegen zijn inderdaad bijna uitgeput, de maatregelen om de parkeerdruk te verleggen, verschuiven het probleem dus ook maar verder.

Bepaalde kaarten kunnen gebruikt worden in twee aan elkaar grenzende zones. Dit om meer manoeuvreerruimte te krijgen voor de bepaling van het aantal plaatsen die dienen voorbehouden te worden aan de buurtbewoners.

De buurtkaart is, op korte termijn, wellicht een noodzakelijke oplossing, maar zou op lange termijn ontoereikend kunnen zijn. Deze maatregel dient bijgevolg gepaard te gaan met een beleid op langere termijn.

- la définition de zones réglementées;
- l'uniformisation des fréquences de contrôle;
- l'enlèvement des véhicules gênants.

## 5. La réglementation des « cartes riverains »

### 5.1 Contexte

L'objectif général est double :

- équilibrer l'offre et la demande de stationnement en protégeant les résidents bruxellois par rapport aux navetteurs ;
- constituer un complément indispensable des mesures de limitation de la durée du stationnement visant à faire disparaître les voitures ventouses ou à accroître la rotation des véhicules dans les zones commerciales.

L'Association de la ville et des communes de Bruxelles, a réalisé en août-septembre '95, une enquête sur le stationnement "riverains" auprès des communes.

Cette enquête semble avoir mis en évidence qu'un assouplissement des conditions d'octroi s'avère nécessaire afin de permettre aux communes de mieux gérer certains problèmes spécifiques et localisés.

Rappelons que la saturation du stationnement dans les quartiers d'habitation peut avoir des causes diverses, internes ou externes. Il apparaît donc essentiel de procéder à une étude fine de ces causes avant de déterminer les mesures appropriées à appliquer.

D'autre part, l'expérience semble montrer que l'instauration de la carte riverain appelle à l'extension progressive de la zone dans laquelle on l'instaure : en effet, les réserves de stationnement en voirie étant quasiment épuisées, les mesures visant à déplacer la pression du stationnement reportent aussi le problème de plus en plus loin.

Certaines cartes peuvent donner accès à deux zones contiguës, ceci afin d'augmenter la marge de manoeuvre pour déterminer le nombre d'emplacements à réserver aux riverains.

La carte riverain est une solution probablement indispensable à court terme, mais qui pourrait se révéler insuffisante à long terme. Cette mesure serait donc à accompagner d'une politique à plus long terme.

## 5.2. Beschouwingen

Om een samenhangend resultaat te verkrijgen voor het hele gewestelijk grondgebied, moeten de gemeenten samenwerken.

Een haalbaarheidsstudie over het gebruik van de buurtkaarten naargelang de multifunctionaliteit van de ruimten zou nuttig zijn.

Het komt er eveneens op neer de beste prijs/kwaliteitverhouding van de dienstverlening te bestuderen om zo de uittocht van de bevolking tegen te gaan.

Een raming van de werkelijke beheerskost van het systeem dringt zich op.

Ten slotte moet erop toegezien worden dat de maatregelen voor de voorlichting en de sensibilisering van de bevolking over dit thema behandeld worden.

## 6. De ontwikkeling van nieuwe technologieën

### 6.1 Context

Opdat het betalend parkeren zijn eigen regelende rol in het algemeen mobiliteitsbeleid ten volle kan benutten, moet men over betaalapparaten beschikken die op een efficiënte manier de verschuldigde bedragen kunnen innen, zonder evenwel te veel beroep te moeten doen op politieagenten.

Er zijn vier verschillende soorten bestaande betaalsystemen voor het parkeren. De eerste twee soorten zijn geplaatst in de straten, de andere twee in de wagen.

1. De parkeermeter wordt in de onmiddellijke nabijheid geplaatst van de parkeerplaats.
2. De voucher, een vaak gebruikte kaart in Engeland en Nederland, is een parkeerbewijs met een vooraf bepaalde waarde dat de gebruiker op voorhand koopt per stuk of per bundel. Wanneer de bestuurder zich parkeert, krabt hij in de hokjes waardoor de datum en het uur van de parkeertijd verschijnt.
3. De parkeerautomaat is een centraal geplaatste parkeermeter waar de automobilisten een ticket kopen naargelang de parkeerduur en die zij vervolgens achter hun voorruit plaatsen. De ontwikkeling van "intelligente" parkeerautomaten met een infomaticaprogramma hebben als doel: een soepele tarifiering toe te laten (verschillend tarief volgens de dag of het uur, het buurttarief,...); de taak van de gebruiker te vergemakkelijken (betaling met kaart of baar geld, enz.).

## 5.2 Réflexions

Afin d'obtenir un résultat cohérent sur l'ensemble du territoire régional, il s'avère essentiel d'assurer une collaboration entre les communes.

Une étude de la faisabilité de l'emploi de la "carte riverain" en fonction de la multifonctionnalité des espaces serait très utile.

Il s'agirait également d'évaluer le meilleur rapport qualité/prix du service offert afin d'éviter une délocalisation de la population.

Une estimation du coût réel de la gestion du système se révèle indispensable.

Enfin, il devrait être veillé à l'examen de mesures d'information et de sensibilisation de la population sur ce thème.

## 6. Le développement de nouvelles technologies

### 6.1 Contexte

Pour que le stationnement payant puisse jouer pleinement le rôle de régulateur qui doit être le sien au niveau de la politique globale de la mobilité, il est indispensable de disposer de modes de paiement qui permettent de percevoir de manière effective les montants dûs, sans pour autant devoir recourir à des effectifs de police trop importants.

Les différents systèmes de paiement du stationnement actuellement sur le marché sont de quatre types, les deux premiers étant installés sur la rue, les deux derniers étant placés à bord des véhicules.

1. Le parcomètre, bien connu de tous, est placé à proximité immédiate de la place de stationnement.
2. La carte voucher, couramment utilisée dans les villes anglaises et aux Pays-Bas, est une sorte de carte à gratter pour le stationnement. Au moment de s'arrêter, le conducteur gratte des cases de façon à faire apparaître la date et l'heure de début du stationnement.
3. L'horodateur est une forme de parcomètre centralisé auquel les automobilistes achètent un ticket, qu'ils placent ensuite derrière le pare-brise de leur voiture. Le développement d'horodateurs dits « intelligents », c'est-à-dire pourvus de logiciels informatiques, permettrait non seulement d'apporter une souplesse dans les tarifs mais également d'offrir différents modes de paiement (carte ou monnaie, etc.).

4. De individuele meeneembare parkeermeter (IMP) bestaat uit een kas die men aan de achterzijde van de achteruitkijkspiegel in de wagen bevestigt en uit een chipkaart - met een bepaald aantal betaaleenheden - die men in de kas steekt wanneer men parkeert. Wanneer de automobilist terugkeert naar zijn wagen, trekt hij de kaart er terug uit. Deze stopt dan met het aftrekken van eenheden.

## 6.2 Beschouwingen

Voor de gebruiker is het nodig dat de nieuwe betaalsystemen eenvormig en verenigbaar zijn over het hele gewestelijk grondgebied. Dit impliceert dat de gemeenten die een nieuw betaalsysteem willen kiezen op hun grondgebied, in de tussentijd, die keuze maken zonder dat de eenvormigheid van de betaalsystemen in het Gewest in het gedrang komt.

Voorts zou het nodig zijn om, alvorens het gebruik van een systeem te omschrijven, een enquête te voeren in de 19 gemeenten over de in gebruik zijnde betaalsystemen.

## 7. De progressieve tarifiering

### 7.1. Context

Voor de beheerder van de weg moet de tarifiering ervoor zorgen dat de weg niet te lang wordt ingenomen en dat deze billijk verdeeld is. In die zin moet de tarifiering niet zozeer streven naar de beperking van de vraag naar parkeerruimte dan wel naar een verhoging van het beperkte aanbod op de weg door een rotatie van de voertuigen.

Dit beleid van bovengronds roterend parkeren kan evenwel enkel slagen indien er een geloofwaardig alternatief bestaat om tegemoet te komen aan de vraag naar langdurig parkeren in de stad en een voldoende aanbod aan parkeerruimte aan de stadspoorten met het oog op het aanmoedigen van het gebruik van de alternatieve vervoermiddelen voor de auto.

Er dient te worden opgemerkt dat het tariefniveau voor het parkeren op de weg in Brussel relatief laag schijnt vergeleken bij dat van andere steden van dezelfde omvang.

Twee verschillende concepten van progressieve tarifiering kunnen worden onderzocht:

- de eenvoudige progressieve tarifiering;
- de gecombineerde progressieve tarifiering.

In alle gevallen is het grondgebied door de gemeenten opgesplitst in zones naargelang de plaatselijke kenmerken:

4. Le parcomètre individuel embarqué (PIE) se compose d'un boîtier que l'on accroche au dos du rétroviseur intérieur et d'une carte à puces que l'on insère dans le boîtier lors du stationnement. Au moment du retour, l'automobiliste retire la carte, ce qui stoppe le décompte des unités.

## 6.2 Réflexions

Du côté de l'utilisateur, il s'avère indispensable que les nouveaux systèmes de paiement soient homogènes et compatibles sur l'ensemble du territoire régional. Ceci implique, dans l'intervalle, les communes voulant choisir un nouveau système de paiement sur leur territoire effectuent leur choix sans rendre impossible une uniformisation des systèmes de paiement à l'échelle de la Région.

D'autre part, avant de définir l'utilisation d'un système, il serait nécessaire de procéder à une enquête auprès des 19 communes sur les systèmes de paiement du stationnement en service.

## 7. La tarification progressive

### 7.1 Contexte

Du point de vue du gestionnaire de la voirie, la tarification doit permettre de limiter la durée d'occupation de la voirie et d'assurer un partage équitable de celle-ci. En ce sens, la tarification doit démultiplier une offre limitée en voirie par la rotation des véhicules.

Cette politique de rotation du stationnement en surface ne peut toutefois réussir que s'il existe une alternative crédible pour satisfaire la demande de stationnement de longue durée en ville, et une offre suffisante de stationnement aux entrées de la ville en vue de favoriser l'usage de transports alternatifs à la voiture particulière.

Il est à noter que le niveau de tarification du stationnement en voirie à Bruxelles apparaît relativement faible en comparaison avec celui d'autres villes de même importance.

Deux concepts de tarification progressive différents doivent être analysés:

- la tarification progressive simple;
- la tarification progressive combinée.

Dans tous les cas, le territoire est divisé en différentes zones en fonction des caractéristiques locales : affectation

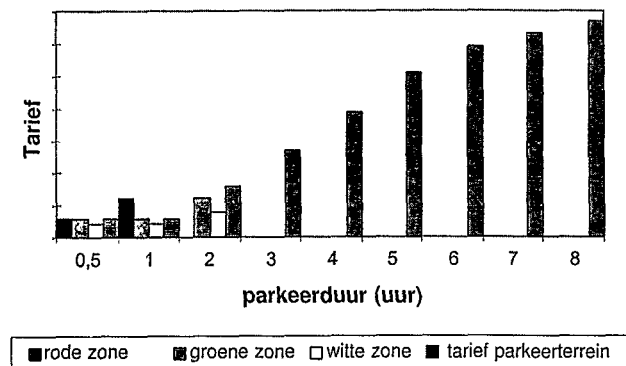
bodembestemming (handelszaken of niet), dichtheid, parkeerdruk, al of geen aanwezigheid van parkeerterreinen buiten de weg enz.

### 7.1.1 De eenvoudige progressieve tarifiering

De beginselen van deze tarifiering kunnen als volgt worden samengevat :

Zones	op de weg	op een parkeerterrein
Rode zone	- hoge tarifiering voor het kortparkeren - langdurig parkeren verboden	- progressieve tarifiering
Groene zone (=bufferzone)	- gematigde tarifiering ter ontzorging van het langdurig parkeren	
Witte zone (zone zonder druk)	- lage of geen tarifiering	- lage of geen tarifiering

Principe van de eenvoudige progressieve tarifiering



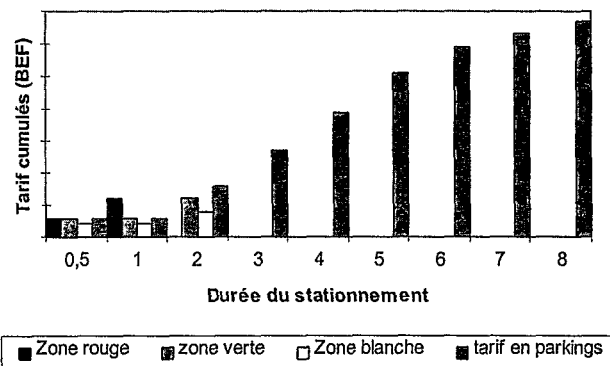
du sol (commerces ou non), densité, pression du stationnement, présence ou non de parkings hors voirie, etc.

### 7.1.1 La tarification progressive simple

Les principes de cette tarification peuvent se résumer comme suit :

Zones	en voirie	en parking
Zone rouge (zone commerciale à forte pression)	- tarification élevée pour les courtes durées - interdiction longue durée	- tarification progressive
Zone verte (=zone tampon)	- tarification modérée décourageant le long terme	
Zone blanche (zone sans pression)	- tarification faible ou nulle	-tarification faible ou nulle

Principe de la tarification progressive simple



### 7.1.2. De gecombineerde progressieve tarifiering

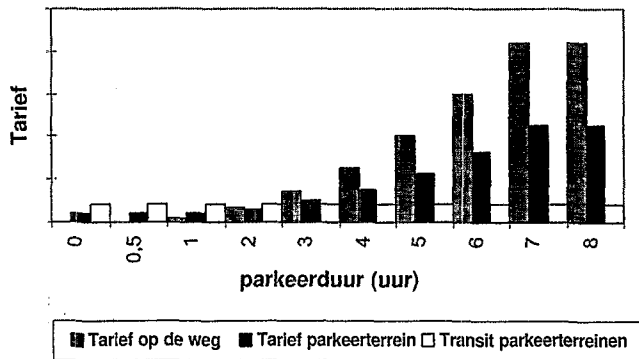
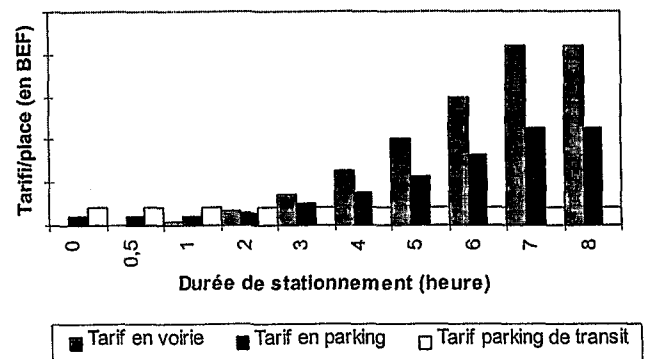
De algemene beginselen van de gecombineerde progressieve tarifiering kunnen als volgt worden samengevat:

Zones	op de weg	op een parkeerterrein
Handelszone met grote vraag naar parkeerruimte	- progressieve tarifiering	- progressieve tarifiering
Handelszone met gematigde vraag naar parkeerruimte	- gematigde progressieve tarifiering	- degressieve tarifiering
Zone zonder echte druk	lage of geen tarifiering	- lage of geen tarifiering

### 7.1.2 La tarification progressive combinée

Les principes généraux de la tarification progressive combinée peuvent se résumer comme suit :

Zones	en voirie	en parking
Zone commerciale à forte demande de stationnement	- tarification progressive	- tarification progressive
Zone commerciale à demande de stationnement modéré	- tarification progressive modérée	- tarification dégressive
Zone sans pression particulière	- tarification faible ou nulle	- tarification faible ou nulle

Principe van de gecombineerde  
progressieve tarifieringPrincipe de la tarification progressive  
combinée

## 8. De oprichting van een financieringsfonds

### 8.1 Context

Een parkeerbeleid vergt allerlei soorten investeringen:

- de wegeaanleg wordt door de beheerder gefinancierd, hetzij door de gemeenten wat betreft de gemeentewegen, hetzij door het Gewest (of door het samenwerkingsakkoord met de federale Regering) voor zijn wegen;
- de transitparkeerterreinen worden door het Gewest gefinancierd;
- de gemeenten staan in voor de controle op het parkeren;
- het materieel voor de inning van de parkeergelden valt voor rekening van de gemeenten.

Het blijkt dus van essentieel belang dat de betrokken overheden kunnen beschikken over de nodige financieringsmiddelen om een globaal parkeerbeleid tot stand te brengen.

Thans kunnen de inkomsten die rechtstreeks voortvloeien uit het parkeren zelf ondergebracht worden in vier punten:

- het bitarief (ten gunste van de gemeenten, die instaan voor de controle);
- de parkeermeters waarvan de inkomsten bestemd zijn voor de gemeenten of de beheerders;
- de inkomsten uit concessies die zijn toegekend door het Gewest en door sommige gemeenten voor de exploitatie van de particuliere parkeerterreinen;
- de gemeentebelasting op de plaatsen van openbare parkeerterreinen die bestaat in sommige gemeenten.

## 8. La constitution d'un fonds de financement

### 8.1 Contexte

La mise en place d'une politique de stationnement demande des investissements de différentes natures :

- l'aménagement des voiries est financé par le gestionnaire, soit par les communes en voirie communale, soit par la Région (ou par l'accord de coopération avec le gouvernement fédéral) sur ses voiries;
- les parkings de transit sont financés par la Région;
- le contrôle du stationnement est à charge des communes;
- le matériel de perception des redevances sur le stationnement est pris en charge par les communes.

Il apparaît donc essentiel que les pouvoirs publics concernés puissent disposer des moyens de financement nécessaires pour mettre en œuvre une politique globale du stationnement.

Actuellement, les recettes directes provenant du stationnement lui-même peuvent se résumer en quatre points :

- le bi-tarif (au bénéfice des communes qui assurent le contrôle);
- les parcomètres dont les recettes reviennent aux communes ou aux gestionnaires;
- le revenu des concessions accordées par la Région et par certaines communes pour l'exploitation de parkings privés;
- la taxe communale sur les emplacements des parkings publics existant dans certaines communes.



Indien bepaalde luiken zo voorzien zijn in buitengewone begrotingen van de gemeenten of in de investeringsbegroting van het Gewest dan zou bijvoorbeeld een deel van de parkeergelden besteed kunnen worden aan het onderhoud en de uitbouw van parkeerterreinen buiten de weg en aan de aanleg van transit- of overstapparkerplaatsen.

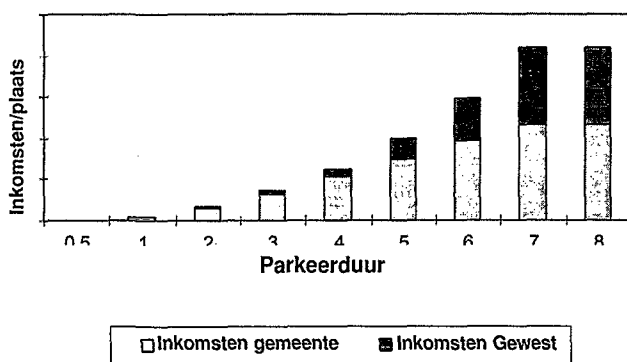
## 8.2 Beschouwingen

De vooropgezette constructie voor de oprichting van een financieringsfonds voor het parkeren moet rechtstreeks gekoppeld zijn aan het beginsel van de progressieve tarifiering. In die constructie leidt de progressieve tarifiering die geldt op de weg tot een verhoging van de totaalinkomsten uit het parkeren. De meerinkomsten die daaruit voortvloeien, worden dan verdeeld tussen de gemeenten en het Gewest.

Door het grootste deel van de inkomsten uit het parkeren van korte duur aan de gemeenten toe te kennen, kunnen ze beschikken over bijkomende middelen voor de opvoering van de controle op het parkeren en voor de infrastructuur op de weg.

Het deel van de inkomsten uit het langdurig parkeren is evenwel bestemd voor de infrastructuur buiten de weg, transit- en overstapparkerterreinen, die door het Gewest worden gefinancierd.

Voorbeeld van verdeling van de inkomsten per parkeerplaats



Een dergelijk opzet vereist een omschrijving van de homogene zones in elke gemeente teneinde er de verschillende tarieven toe te passen naargelang de kenmerken van de zones (dichtheid, bestemming, enz.) met het oog op de eenvormigheid van de tarieven per type van zone.

Voorts zouden de zones voor betalend parkeren uitgebreid moeten worden tot zones waar de verkeersdruk groot is en waar de door wildparkerende wagens ingenomen

Si certains de ces volets sont prévus dans des budgets extraordinaires des communes ou dans le budget d'investissement de la Région, on peut imaginer, par exemple, qu'une part des redevances du stationnement soit consacrée au soutien et au développement de parkings publics hors voirie, ainsi qu'à la construction de parkings d'échange ou de dissuasion.

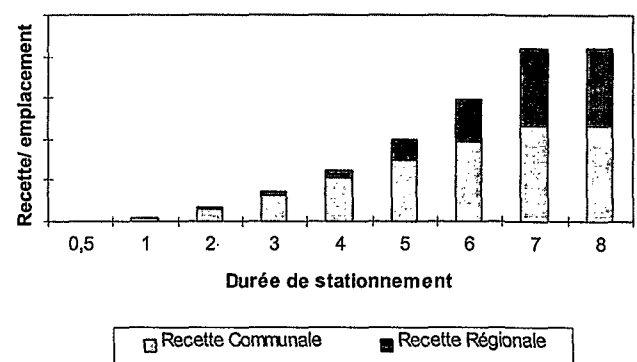
## 8.2 Réflexions :

Le montage imaginé pour la constitution d'un fonds de financement du stationnement est à mettre en relation directe avec le principe de la tarification progressive. Dans ce montage, la progressivité des tarifs appliqués en voirie, augmente les recettes totales perçues sur le stationnement. Le surplus ainsi récolté serait réparti entre les communes et la Région, comme l'indique le graphique ci-dessous.

Le fait d'octroyer la plus grande part des recettes aux communes pour le stationnement de courte durée, permet à celles-ci de disposer des moyens supplémentaires pour renforcer le contrôle du stationnement mais également de disposer de moyens pour les infrastructures en voiries.

En revanche, la part des recettes perçues sur le stationnement de longue durée est affectée aux infrastructures de stationnement hors voirie, parkings de transit et de dissuasion, financées par la Région.

Principe de répartition des recettes par emplacement



Une telle mise en œuvre demande que soient définies des zones homogènes dans chaque commune afin d'y appliquer des tarifs différenciés en fonction des caractéristiques des zones (densité, affectation, etc.) en vue d'uniformiser les tarifs par type de zone.

D'autre part, les zones de stationnement payant devraient être étendues aux zones où la pression automobile est forte et l'espace occupé par des voitures ventouses important,

ruimte aanzienlijk is, terwijl het kortparkeren, het parkeren van buurtbewoners en de parkeerruimte voor leveringen moeten worden bevorderd.

Opdat een samenhangend beleid inzake de tarifiering zou kunnen worden toegepast, moeten de parkeertarieven niet alleen opnieuw geëvalueerd worden, maar ook het bitarief-systeem.

Later rest dan nog het moeilijkste dossier over de gedeeltelijke terugvordering van de boetes bij de gemeenten.

## BESLUIT

Daar de problemen die voortvloeien uit de verkeerscongestie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest steeds schrijnender worden, moeten wij zo vlug mogelijk oplossingen zoeken die Brussel kunnen bevrijden uit deze greep.

In het raam hiervan werden een aantal voorstellen geformuleerd: versterking van het openbaar vervoer, afsluiten van mobiliteitscontracten met de gemeenten, aanleggen van fietsroutes, ... en, op termijn, de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN).

Deze verschillende maatregelen kunnen evenwel niet in aanmerking genomen worden zonder dat er een concreet en coherent mobiliteitsbeleid gevoerd wordt.

Daarom dragen de werkvergaderingen die belegd werden in het kader van de "Dialogo over het parkeerbeleid" tussen het Gewest en de 19 gemeenten aanzienlijk bij tot een betere mobiliteit in Brussel.

Het verheugt de minister derhalve dat alle resoluties tot deze samenwerking geleid hebben op het vlak van het parkeerbeleid en hij hoopt dat binnenkort even goede resultaten bereikt zullen worden om een algemene oplossing voor dit probleem te verkrijgen.

Een aanvullend document ligt ter inzage op de griffie.

## IV. Bespreking

Een lid vraagt of er reeds beslissingen zijn genomen over de punten 1, 2 en 3 van de door de minister gestelde prioriteiten, en meer bepaald over de terreinen van Thurn en Taxis en Mabru.

De minister antwoordt bevestigend. Die beslissingen zijn te vinden in de resoluties die zijn opgesteld door de Conferentie van de Burgemeesters. De lokatie Thurn en Taxis zal worden gebruikt voor het langparkeren van vrachtwagens en het terrein van Mabru zal dienen voor het kort- en middellangparkeren van bussen.

alors que le stationnement de courte durée, le stationnement des riverains et des livraisons doivent être favorisés.

Afin d'appliquer une politique tarifaire cohérente, la réévaluation des tarifs du stationnement en voirie implique une réévaluation du système bi-tarif.

Il restera à examiner le dossier plus complexe de la récupération d'une partie des amendes aux communes.

## CONCLUSION

Les problèmes posés par la congestion en Région de Bruxelles-Capitale devenant de plus en plus saillants, il s'avère indispensable de trouver, au plus tôt, les outils qui permettront de désengorger Bruxelles.

Dans ce cadre, une série de solutions est avancée : renforcement des transports en commun, conclusion de contrats de mobilité avec les communes, mise en place d'itinéraires cyclables, ..., et, à terme, création d'un Réseau express régional (RER).

Cependant, ces diverses mesures ne peuvent être envisagées sans la mise en œuvre d'une politique concrète et cohérente en matière de stationnement.

Voilà pourquoi les réunions de travail réalisées dans le cadre du « Dialogue Stationnement » entre la Région et les 19 communes contribue considérablement à l'amélioration de la mobilité à Bruxelles.

Le ministre se réjouit, dès lors, de l'ensemble des résolutions auxquelles a abouti cette collaboration sur le stationnement et souhaite que d'autres résultats tout aussi probants soient obtenus dans les meilleurs délais afin de fournir une réponse globale à cette problématique.

Un document complémentaire peut être consulté au Greffe.

## IV. Discussion

Un membre demande si des décisions ont déjà été prises pour ce qui concerne les point 1, 2 et 3 des priorités établies par le ministre. Plus précisément, pour ce qui concerne les sites de Tours et Taxis et MABRU.

Le ministre répond par l'affirmative. Ces décisions se retrouvent dans les résolutions établies par la Conférence des bourgmestres. Le site de Tours et Taxis sera destiné au stationnement des poids lourds de longue durée et le site de MABRU accueillera le stationnement des autocars de courte et moyenne durée.

In verband met het document dat hij heeft opgesteld, zegt hij dat er, ter wille van een samenhangend parkeerbeleid, moet worden overwogen de plaatselijke politiediensten toe te laten bepaalde gemeentegrenzen te overschrijden om te bekeuren in gebieden waartoe zij normaal geen toegang hebben.

Dit is louter een denkoefening die zal moeten worden aangevuld met politieke beslissingen die in hoofdzaak afhangen van de goede wil van de burgemeesters.

Een lid vraagt bijkomende inlichtingen over de progressieve enkelvoudige en gecombineerde tarifiering.

De minister preciseert dat de op de transparanten vermelde cijfers slechts een aanwijzing zijn en dat zij niet met de werkelijke tarieven overeenstemmen.

De minister wijst erop dat de progressieve tarifiering duidelijk is uitgelegd in zijn uiteenzetting (bladzijde 13).

Hij legt er de nadruk op dat dit beleid ervoor zorgt dat er in het centrum van de stad voldoende ondergrondse parkeerplaatsen zijn.

Een lid vraagt nadere inlichtingen over de nieuwe technologieën inzake parkeren.

De minister verwijst naar zijn uiteenzetting, waarin nadere gegevens te vinden zijn over de verschillende wijzen van betaling voor het parkeren (bladzijde 12).

Het verbaast een lid dat de problematiek van de omzendbrief De Saegher niet in dit document aan bod komt.

De minister antwoordt dat er geen sprake van is dat die omzendbrief wordt opgeheven.

Hetzelfde lid vraagt of er maatregelen zijn genomen in verband met de bussen die te veel plaats innemen op de parkeerterreinen bij de musea.

De minister antwoordt dat uitgerekend die bussen gebruik zullen moeten maken van het Mabruterrein.

Het lid merkt op dat de minister meer dan eens naar het verkeersreglement heeft verwezen. Hij vraagt of het niet nuttig zou zijn een overzicht op te stellen van de voorstellen van wijziging die ter zake zijn gedaan.

De minister antwoordt dat de administratie dit vraagstuk onderzoekt. Dit probleem zal op de agenda van de volgende vergadering van het overlegcomité Staat/Gewesten worden geplaatst.

Een lid stelt vast dat er een akkoord bestaat over de punten 1, 2 en 3 van de nota van de minister. Hij vraagt wanneer die beslissingen concreet zullen worden toegepast.

Il indique qu'en matière de politique de stationnement, si l'on veut être cohérent, il faut envisager que les polices locales puissent franchir les frontières communales pour verbaliser dans certaines zones où normalement elles n'ont pas accès.

Il s'agit ici d'un exercice purement intellectuel qui devra être complété par des décisions politiques qui dépendent essentiellement du bon vouloir des bourgmestres.

Un membre demande un complément d'information concernant la tarification progressive simple et combinée.

Le ministre précise que les chiffres qui sont indiqués sur les transparents sont purement indicatifs et n'ont rien à voir avec la réalité des tarifs.

Le ministre signale que la tarification progressive est clairement expliquée dans son exposé.

Il insiste sur le fait que cette politique implique un nombre suffisant de parkings en sous-sol dans le centre de la ville.

Un membre demande des précisions à propos des nouvelles technologies en matière de stationnement.

Le ministre renvoie à son exposé qui donne des précisions sur les différents systèmes de paiement de stationnement.

Un membre s'étonne que ce document n'évoque pas la problématique de la circulaire De Saegher.

Le ministre répond qu'il n'est pas question de supprimer cette circulaire.

Le même membre demande si des mesures ont été prises concernant les autocars qui encombrant les parkings des musées.

Le ministre répond que c'est justement ces autocars là qui seront dirigés vers le site MABRU.

Le membre relève que le ministre a fait allusion, à plusieurs reprises, au code de la route. Il demande s'il ne serait pas intéressant de faire un relevé des propositions de modification en la matière.

Le ministre répond que l'administration examine la question. Ce problème sera inscrit à l'ordre du jour du prochain Comité de concertation Etat/Régions.

Un membre constate qu'il y a un accord concernant les points 1, 2 et 3 de la note du ministre. Il demande quand ces décisions seront effectives.

De minister antwoordt dat hij hoopt dat beide terreinen over enkele maanden in gebruik zullen zijn.

Hetzelfde lid vraagt hoeveel vrachtwagens op het terrein van Thurn en Taxis zullen kunnen parkeren.

De minister antwoordt dat het er ongeveer 200 zullen zijn.

Het lid vraagt tevens of de bestemming van de twee terreinen kan worden omgewisseld omdat nog niet geweten is wat de nieuwe bestemming van de lokatie Thurn en Taxis zal zijn.

De minister antwoordt ontkennend omdat elk van die terreinen een precieze bestemming heeft gekregen.

Een lid vraagt of het parkeren betalend zal zijn.

De minister antwoordt bevestigend omdat een dergelijk parkeerterrein voorzieningen vereist (toiletten, telefoon, pendeldienst, elektriciteit, ...) waarvan de kostprijs op ongeveer 10 miljoen wordt geraamd.

Een lid vraagt hoeveel parkeerplaatsen er nu zijn en wat de plannen voor de toekomst zijn.

De minister zegt dat het antwoord op die vraag in het statistische gedeelte van het Irisdocument te vinden is. Hij voegt eraan toe dat hij niet van zins is het aantal parkeerplaatsen te verhogen.

De voorzitter deelt mede dat men nu terugkomt tot de meer algemene bespreking van het Iris-verkeersplan.

Een lid is van mening dat het de hoogste tijd is dat de commissie het Iris-verkeersplan bespreekt. Hij herinnert eraan dat de minister dit plan enige tijd geleden heeft voorgesteld en dat hij zelf toegeeft dat sommige gegevens ervan reeds achterhaald zijn.

De indicatoren van de evolutie van het verkeer zijn zeer slecht en het aantal motorvoertuigen, het aantal verplaatsingen en de aantrekkingskracht van het Brussels Gewest nemen voortdurend toe.

Die cijfers nopen ertoe vast te stellen dat het buitensporig wegverkeer het grootste probleem is waarmee de stad te kampen heeft. Dit buitensporig wegverkeer zorgt voor verontreiniging en geluidshinder die er de oorzaak van zijn dat de bewoners en de bedrijven de stad verlaten. Daardoor dalen de belastingontvangsten en dus ook de middelen om de problemen van de stad op te lossen. Die vicieuze cirkel dient zo snel mogelijk te worden doorbroken.

Le ministre répond qu'il espère que les deux sites seront opérationnels dans un délai de quelques mois.

Le même membre demande quel sera le nombre de poids lourds qui pourra stationner sur le site de Tours et Taxis.

Le ministre répond que le site comprendra de l'ordre de 200 emplacements pour les poids lourds.

Le membre demande encore si une inversion des deux sites est envisageable, étant donné que la réaffectation globale du site Tours et Taxis est actuellement inconnue.

Le ministre répond par la négative car chaque site a été étudié pour une affectation bien spécifique.

Un membre demande si le stationnement sera payant.

Le ministre répond par l'affirmative car un tel parking nécessite une infrastructure (sanitaires, téléphones, navettes, électricité ...) dont le coût est estimé à plus ou moins 10 millions.

Un membre demande quel est le nombre de places de parking du parc existant et quelles sont les perspectives d'avenir en la matière.

Le ministre répond que la réponse à cette question se trouve dans le volet statistique du document Iris. Il ajoute qu'il n'est pas dans ses intentions d'augmenter le nombre de places de parking.

Le président indique que l'on revient maintenant à la discussion plus globale concernant le plan Iris des Déplacements.

Un membre souhaite que la commission ait un véritable débat sur le Plan Iris des déplacements. Il estime que certaines données de ce plan sont déjà dépassées.

Les indicateurs tendanciels en matière de déplacements sont très mauvais, le taux de motorisation, l'intensité des déplacements et l'attractivité de la Région bruxelloise ne font qu'augmenter.

Ces chiffres débouchent sur le constat que le problème principal de la ville est un excès de trafic routier. Cet excès de trafic routier engendre une série de nuisances que sont la pollution et le bruit qui provoquent l'exode des habitants et des entreprises. Cette conséquence entraîne une baisse des recettes des impôts et par là une diminution des moyens pour remédier aux problèmes de la ville. Il faut casser ce cercle vicieux au plus tôt.

Het onderzoek op zich is zeer interessant maar het bevestigt wat iedereen reeds vermoedde. Het onderzoek vertoont de volgende zwakke punten :

1. het onderzoek legt de nadruk op het woon-werkverkeer, maar dit vertegenwoordigt slechts 36 % van alle verplaatsingen;
2. het onderzoek is toegespitst op de gemotoriseerde verplaatsingen, maar 40 % van de verplaatsingen geschieden te voet;
3. in het onderzoek ontbreekt een visie op lange termijn omdat er geen rekening wordt gehouden met een aantal toekomstige wijzigingen zoals bijvoorbeeld de stijging van de brandstofprijzen.

Het onderzoek resulteert in acht voorstellen voor maatregelen om het verkeersprobleem op te lossen.

Het lid vindt die voorstellen over het geheel genomen positief en vraagt waarom zij niet worden verwezenlijkt.

In verband met die acht soorten acties formuleert hij de volgende opmerkingen.

Wat het punt 1 betreft, verheugt het hem dat men met dit plan de bedrijven naar het stadscentrum wil lokken zodat de werknemers zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Hij betreurt dat sommige bedrijven die veel personen te werk stellen toelating hebben gekregen om zich langs de ringwegen te vestigen.

De minister doet opmerken dat een aantal van die vestigingen het gevolg zijn van dossiers die meer dan vier jaar geleden zijn behandeld. Hij wijst erop dat, wil men kantoren naar het stadscentrum halen, voor een bepaald aantal parkeerplaatsen moet worden gezorgd.

Het lid zet zijn betoog voort. Wat de ontwikkeling van het openbaar vervoer betreft, is hij ingenomen met de voorstellen om het aantal stations te verhogen en om voor eigen banen voor de taxi's te zorgen. Hij betreurt echter dat er in het plan een onderscheid wordt gemaakt tussen de NMBS en het GEN. Volgens hem moeten de kosten voor het GEN voor rekening van de federale staat komen.

De minister antwoordt dat dit onderscheid is gemaakt om pedagogische redenen. Hij bevestigt dat een GEN zonder de NMBS ondenkbaar is. Hij deelt mede dat er terzake vorderingen worden gemaakt en dat hij daarover binnenkort meer zal kunnen zeggen.

L'étude en elle-même est très intéressante mais elle ne fait que confirmer des choses que tout le monde supputait sans en avoir la confirmation. Les principales faiblesses de l'étude sont les suivantes:

1. l'étude insiste beaucoup sur les déplacements domicile - travail alors qu'ils ne représentent que 36% des déplacements totaux;
2. l'étude se focalise sur les déplacements mécanisés alors que 40% des déplacements se font à pied;
3. l'étude manque de vue à long terme car elle ne prend pas en considération un certain nombre de changements qui auront lieu dans l'avenir comme par exemple l'augmentation du prix des carburants.

L'étude débouche sur huit propositions de types d'actions à effectuer pour résoudre le problème des déplacements.

Le membre considère ces propositions comme globalement positives et demande pourquoi elles ne sont pas réalisées.

Concernant ces huit types d'action, il fait les commentaires ci-après.

D'abord en ce qui concerne le point 1, il se réjouit de ce que le plan veuille attirer les entreprises au centre-ville pour que les travailleurs puissent utiliser au maximum les transports publics. Il regrette que certaines entreprises à grand pourvoiement de main-d'oeuvre aient reçu l'autorisation de s'installer le long des boulevards périphériques.

Le ministre fait remarquer que certaines installations qui ont lieu aujourd'hui sont le résultat de dossiers engagés il y a plus de quatre ans. Il rappelle que pour attirer des bureaux dans le centre-ville, il faut leur fournir un certain nombre de places de parking.

Quant au développement des transports publics, le membre accueille positivement les propositions d'augmentation du nombre de gares ou la réservation de sites propres à l'usage des taxis. Il regrette néanmoins la distinction que le plan fait entre SNCB et RER. Selon lui, c'est l'Etat fédéral qui doit assumer les frais d'investissements du RER.

Le ministre répond que cette distinction a été opérée pour des raisons pédagogiques. Il confirme que l'on ne peut concevoir un RER sans la SNCB. Sur ce point, il annonce que les choses avancent et qu'il pourra peut-être en dire plus dans un proche avenir.

Het lid brengt de acties betreffende het autoverkeer te berde. Het verheugt hem dat de woongebieden worden beschermd en dat het doorgaand verkeer er wordt beperkt.

De minister antwoordt dat hij in dit verband niet dezelfde fouten wil maken als tijdens de vorige regeerperiode. De bescherming van de woongebieden impliceert dat men aanvaardt dat bepaalde wegen voornamelijk voor het autoverkeer bestemd zijn. Hij wenst niet dat er in het Brussels Gewest een tweede Stallestraat komt.

Het lid snijdt het zopas door de commissie besproken probleem van het parkeerbeleid aan. Hij hoopt dat de positieve elementen van dit document aan de 19 gemeenten kunnen worden opgelegd.

Hij zegt dat de tariefbepaling in Kopenhagen als model kan staan.

Wat het voetgangersbeleid betreft wenst hij dat vooral aandacht besteed wordt aan de problemen rond de bouwplaatsen.

Hij zal het niet hebben over het fietsbeleid, omdat dit reeds besproken is in het kader van het voorstel van resolutie.

In verband met de maatregelen ten voordele van het goederenvervoer wijst hij op het belang van het vervoer over het water. Op dit vlak streeft hij zo snel mogelijk naar een samenwerking met Net-Brussel om het huisvuil over het water te vervoeren.

Op het vlak van de inrichting van de openbare ruimte steunt hij alle initiatieven die de kwaliteit van het leven kunnen verbeteren.

De minister wijst erop dat er terzake nieuwe maatregelen komen.

Tot slot wijst het lid erop dat dit onderzoek en de voorgestelde maatregelen in dezelfde richting gaan als de algemene opties van het GewOP. Hij steunt ze dan ook. Hij betreurt evenwel dat het standpunt van de regering in verband met het vervoerbeleid onduidelijk is en tegenstrijdigheden bevat. De verklaringen van de minister over het fietspad in de Wetstraat, de omzendbrief De Saegher en de hoogte van de eigen banen hebben een averechts effect en zijn in strijd met dit plan.

Tot besluit van zijn betoog vraagt hij wanneer de voorstellen van maatregelen van dit plan uitgevoerd zullen worden.

Een lid vraagt of de ministerraad het Irisplan moet goedkeuren.

Le membre poursuit avec les actions concernant la circulation automobile. Il se réjouit de la mise en place d'une protection des zones résidentielles et de la limitation de ces dernières au trafic de transit.

Sur ce point, le ministre répond qu'il ne fera pas les erreurs commises sous la précédente législature. La protection des zones résidentielles implique que l'on accepte que certaines voiries soient principalement dévolues à la circulation automobile. Il ne souhaite pas une deuxième rue de Stalle dans la Région bruxelloise.

Le membre aborde le problème de la politique de stationnement dont la commission vient de débattre. Il espère que les idées positives de ce document pourront être inposées aux 19 communes.

En matière de tarification, il indique que le système mis au point à Copenhague pourrait être une référence.

Pour ce qui est des actions dans le domaine de la marche à pied, il souhaite que l'accent soit mis sur les problèmes posés par les chantiers.

Il ne parlera pas des actions dans le domaine de la circulation des vélos étant donné qu'il en a été discuté dans le cadre de la proposition de résolution.

A propos des actions relatives au transport de biens et de marchandises, il insiste sur l'importance de l'usage de la voie d'eau. A cet égard, il souhaite qu'une coopération puisse se réaliser rapidement avec Bruxelles-Propreté en vue d'assurer le transport d'immondices par voie d'eau.

Enfin en matière d'aménagement de l'espace public, il se réjouit de toute action qui pourrait améliorer la qualité de la vie.

Le ministre indique que des nouvelles mesures sont prévues en cette matière.

En conclusion, le membre indique que cette étude et les propositions d'actions qu'elle contient vont dans le même sens que les options globales du PRD et qu'il les soutient. Il regrette néanmoins que le message du gouvernement à propos de la politique des déplacements soit brouillé et contradictoire. En effet, les déclarations du ministre à propos de la piste cyclable de la rue de la Loi, la circulaire De Saegher ou la hauteur des sites propres, sont contreproductives et vont à l'encontre de ce plan.

Il termine son intervention en demandant quand les propositions d'actions prévues dans ce plan, seront mises en oeuvre.

Un membre demande si le plan Iris doit être approuvé par le Conseil des ministres.

De minister antwoordt ontkennend. Het gaat om een werkdocument over het beleid van de minister in het kader van het regeerakkoord.

Een lid stelt vast dat de minister in zijn aanvullende uiteenzetting niets gezegd heeft over de parkeerproblemen van de taxi's.

De minister onderstreept dat hij die bevoegdheid deelt met staatssecretaris Eric Tomas. Hij preciseert wel dat het eigenlijk een politiebevoegdheid is en dat die aangelegenheid zeer ingewikkeld is.

De minister is van plan de mogelijkheid van taxiverkeer op de vrije banen van het openbaar vervoer te bestuderen. Een en ander is echter onmogelijk zonder maatregelen van de federale overheid.

Reeds maanden vraagt hij dat de interministeriële conferentie van verkeer en infrastructuur zou bijeenkomen. Maar de voorzitter van de ICVI, minister Daerden, roept de conferentie niet bijeen.

Een lid vraagt waarom.

Een ander lid wil weten of enkel de federale minister de conferentie kan bijeenroepen.

De minister antwoordt dat inderdaad enkel de federale minister dat kan doen en dat twee ministers, namelijk minister Baldewijns en hijzelf, daarop aandringen.

Een lid stelt dan ook voor dat men de federale minister in de bevoegde assemblee zou interpelleren.

Een lid geeft het voorbeeld van een privé-chauffeur die in een parkeerzone voor taxi's parkeert. In dat geval moet de taxichauffeur zich burgerlijke partij stellen voordat de politie kan optreden.

De minister onderstreept dat dit een van de problemen is waarmee men te kampen krijgt als men zich tot de gemeentepolitie wendt.

Onlangs heeft de minister deelgenomen aan een debat in het Europees Parlement met commissaris Liikanen en de secretaris-generaal van het Europees Parlement. De Brusselse gewestminister kreeg er te horen dat men in Brussel nooit politieagenten op straat zag. De minister stelt vast dat het een structureel en moeilijk op te lossen probleem is te meer omdat men niet meer als argument kan aanvoeren dat er onvoldoende politiepersoneel is.

Een lid wijst erop dat de hoogte van de vrije banen een probleem vormt wanneer wagens erover moeten rijden om dubbelgeparkeerde wagens voorbij te rijden.

Le ministre répond par la négative. Il s'agit d'un document de travail exposant la politique du ministre dans le cadre de l'accord de gouvernement.

Un membre constate que le ministre n'a pas abordé la problématique du stationnement des taxis dans son exposé complémentaire à ce sujet.

Le ministre souligne qu'il s'agit là en effet d'une compétence partagée entre le secrétaire d'Etat adjoint au ministre-président et lui-même. Il précise toutefois qu'il s'agit au départ d'un pouvoir de police et que la problématique est très complexe.

Le ministre souhaite étudier la libre circulation des taxis sur les sites propres réservés aux transports en commun. Cela n'est toutefois pas possible sans modification au niveau fédéral.

Cela fait des mois qu'il demande une réunion de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure. Le président de la CICI, le ministre Daerden, ne la réunit pas.

Un membre souhaite savoir pourquoi.

Un autre membre souhaite savoir si seul le ministre fédéral peut la convoquer.

Le ministre répond qu'en effet seul le ministre fédéral peut la convoquer et qu'ils sont deux à le demander, le ministre Baldewijns et lui-même.

Un membre suggère dès lors que le ministre fédéral soit interpellé dans l'assemblée ad hoc.

Un membre soulève le problème d'un conducteur privé qui se gare sur un stationnement réservé aux taxis. Il faut que le taximan se porte partie civile pour que la police intervienne.

Le ministre souligne qu'il s'agit là d'une des difficultés rencontrées avec la police communale.

Très récemment, le ministre a participé à un débat au Parlement européen en présence du commissaire Liikanen et du secrétaire général du Parlement européen. Le ministre régional bruxellois n'était pas fier d'entendre dire qu'à Bruxelles on ne voyait jamais de policier en rue. Le ministre constate qu'il s'agit là d'un problème structurel qui n'est pas facile à gérer d'autant moins qu'aujourd'hui on ne peut plus argumenter qu'il y a insuffisance au niveau du cadre policier.

Un membre aborde la hauteur des sites propres qui pose problème lorsque des voitures particulières doivent les emprunter à cause du parage en double file d'autres voitures.

De minister onderstreept dat de hoogte van de vrije banen niet de oorzaak van het probleem is, maar wel het feit dat de gemeentepolitie niet optreedt. Zolang de gemeentepolitie niets doet, zullen de automobilisten op de vrije banen blijven rijden.

Hetzelfde lid kaart ook het onderhoud van de vrije banen van de MIVB aan. Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De minister preciseert dat er op dat vlak een taakverdeling bestaat tussen de MIVB en het gewestelijk Agentschap voor Nethheid die zorgen voor het onderhoud van respectievelijk de ondergrondse banen en de bovengrondse.

Hetzelfde lid vraagt wat de minister denkt over de Franse onderzoeken waaruit blijkt dat bepaalde voertuigen moeilijkheden ondervinden op de rotondes. Zo raken de vrachtwagens die vloeistoffen vervoeren uit evenwicht. Indien dat zo is, wat denkt de minister daaraan te doen? Zullen dergelijke voertuigen uit de stad geweerd worden?

De minister zegt dat Frankrijk het eerst op de proppen gekomen is met de rotondes. Andere landen zijn gevolgd omdat de rotondes op bepaalde kruispunten voor een vlotter verkeer zorgen.

De minister wijst erop dat een grondig onderzoek gevoerd wordt naar het goederenverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Over twee maanden mogen de volksvertegenwoordigers de eerste resultaten verwachten en de minister belooft het onderzoek in de commissie toe te lichten zodra het beëindigd is (september 1997).

De minister erkent dat de zware vrachtwagens in het hart van Brussel voor allerhande problemen zorgen. Een oplossing zou erin bestaan coördinatiecentra op te richten waar de vracht van de zware vrachtwagens overgeladen zou worden in kleinere voertuigen die beter berekend zijn op het stadsverkeer.

Wat de problemen van de vrachtwagens in de bocht betreft, zegt de minister dat de bestuurders van zware vrachtwagens die vloeistoffen vervoeren hiermee ervaring hebben en hun rijstijl aanpassen aan de middelpuntvliedende kracht van hun vracht in de bocht. Hij onderstreept dat vrachtwagens met opleggers zelfs compartimenten hebben om al te grote verschuivingen van de vracht te vermijden.

De minister voegt er wel aan toe dat die voertuigen inderdaad in een bocht of op een rotonde meer dan andere moeten vertragen.

Het lid vraagt zich wel af of er reglementen of verkeersstekens bestaan voor dergelijke voertuigen. Hij stelt de vraag nu omdat de verkeersstekens voor het ogenblik gewij-

Le ministre souligne que le problème ne provient pas de la hauteur des sites propres mais bien du fait que les polices communales n'interviennent pas. Tant que les polices communales n'interviendront pas, les automobilistes continueront à emprunter les sites propres.

Le même membre aborde également l'entretien des sites propres de la STIB. Qui est responsable?

Le ministre précise qu'il y a sur ce point une répartition des tâches entre la STIB pour les sites souterrains et l'Agence régionale de Propreté pour les sites à ciel ouvert.

Le même membre souhaiterait également avoir la position du ministre quant aux études françaises qui démontrent que la circulation de certains véhicules pose problème aux ronds-points, qui déséquilibrent entre autres les camions transportant des liquides. Si tel est le cas, que compte faire le ministre en la matière? En viendra-t-on à interdire ce type de véhicule en ville?

Le ministre reconnaît que d'un point de vue philosophique c'est la France qui a lancé ce type d'aménagement en premier lieu. D'autres pays ont suivi parce que les ronds-points à certains carrefours assurent une plus grande fluidité du trafic.

Le ministre informe qu'une étude très poussée est en cours d'élaboration sur le trafic des marchandises en Région bruxelloise. Dans deux mois les députés disposeront des premières estimations et le ministre ne manquera pas de venir présenter l'étude en commission dès son achèvement.

Le ministre reconnaît que les véhicules lourds qui sillonnent le cœur de Bruxelles posent des problèmes de différents ordres. Il estime qu'une solution serait de créer des centres de dispatching où le contenu des grands camions lourds serait transvasé dans des véhicules plus adaptés à un transport urbain.

En ce qui concerne le contenu d'un camion qui pourrait poser problème dans un virage, le ministre spécifie que les conducteurs des gros camions transportant des liquides sont rodés. Ils adaptent leur roulage au mouvement vers l'extérieur que provoquent les forces centrifuges sur le contenu du camion dans un virage. Il souligne que des camions semi-remorques ont même des compartiments pour éviter les grands mouvements de matières en leur sein.

Le ministre spécifie toutefois qu'il est vrai que ces véhicules doivent ralentir plus que d'autres dans un virage ou un rond-point.

Le membre se demande toutefois si des réglementations et des signalisations sont prévues pour ce type de véhicules. Sa préoccupation est engendrée par le fait qu'il constate



zigd worden. Er moet naar eenvormigheid gestreefd worden.

De minister zegt aan het lid dat de federale overheid een ontwerp van besluit klaar heeft voor de rotondes, met onder andere een bord voor de rotondes met voorrang.

Een lid erkent dat de minister de leden degelijke informatie gegeven heeft. Hij is het eens met de streefdoelen van het gewestelijk verkeersplan en de aanvullende uiteenzetting van de minister. Hij is het echter niet eens met de oplossingen die de minister voorstelt ter bestrijding van de toenemende verkeersellende in de stad.

Een lid zou willen weten hoever het staat met de mobiliteitscontracten met de gemeenten.

De minister zegt dat hij voor het ogenblik enquêtes laat uitvoeren. De minister erkent dat in een of twee gemeenten het mobiliteitscontract goede resultaten oplevert.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

*De rapporteur,*

Michèle CARTHÉ

*De voorzitter,*

Jan BÉGHIN

que la signalisation est actuellement revue. Il ne faudrait pas créer de signalisation discordante.

Le ministre informe le membre que le gouvernement fédéral a un projet d'arrêté pour les ronds-points qui comprend entre autres un panneau pour les ronds-points prioritaires.

Un commissaire reconnaît que le ministre a fourni des informations consistantes aux membres. Il peut s'associer aux préoccupations reprises dans le Plan régional de déplacements ainsi que dans l'exposé complémentaire du ministre. Il ne partage cependant pas les mesures que préconise le ministre pour remédier à la congestion de plus en plus importante de la ville.

Un membre souhaiterait savoir où en sont les contrats de mobilité avec les communes.

Le ministre informe qu'il fait actuellement procéder à des enquêtes. Le ministre reconnaît que sur une ou deux communes le contrat de mobilité fonctionne convenablement.

Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

*La rapporteuse,*

Michèle CARTHÉ

*Le Président,*

Jan BÉGHIN.

