

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2008-2009

3 APRIL 2009

**Ontwerp van Gewestelijk vervoersplan
« Iris 2 »**

VERSLAG

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

door mevr. Carla DEJONGHE (N) en
de heer Rachid MADRANE (F)

Aan de werkzaamheden van het adviescomité hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, mevr. Françoise Schepmans, de heren Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : de heer Serge de Patoul, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Denis Grimberghs, Yaron Pesztat.

Andere leden : mevr. Adelheid Byttebier, mevr. Michèle Carthé, de heren Frédéric Erens, Mohamed Lahlali, mevr. Anne Swaelens.

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2008-2009

3 AVRIL 2009

**Projet de Plan régional des déplacements
« Iris 2 »**

RAPPORT

fait au nom de la
Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et
des Communications

par Mme Carla DEJONGHE (N) et
M. Rachid MADRANE (F)

Ont participé aux travaux du comité d'avis :

Membres effectifs : MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, Mme Françoise Schepmans, MM. Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : M. Serge de Patoul, Mme Viviane Teitelbaum, MM. Denis Grimberghs, Yaron Pesztat.

Autres membres : Mmes Adelheid Byttebier, Michèle Carthé, MM. Frédéric Erens, Mohamed Lahlali, Mme Anne Swaelens.

Op 1 oktober 2008 heeft minister Pascal Smet het Iris 2-Plan, dat onlangs goedgekeurd is door de Regering, voorgesteld aan de commissie ter gelegenheid van een vergadering met toegevoegde interpellaties :

- **Interpellatie van mevrouw Françoise SCHEPMANS (F) tot de heer Pascal SMET, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende « de nieuwe metrolijnen in Brussel ».**

Toegevoegde interpellatie van de heer Rachid MADRANE (F) betreffende « het IRIS-2-plan ».

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline DELFORGE (F) betreffende « het Irisplan II ».

Toegevoegde interpellatie van de heer Willem DRAPS (F) betreffende « het vervoerplan Iris II ».

Hebben in het debat het woord genomen : de heren Rachid Madrane, Willem Draps, mevr. Michèle Carthé, de heren Yaron Pesztat, Hervé Doyen en Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken.

Cf. Bulletin van Interpellaties en Vragen nr. 106 (2007/2008).

*
* *

De heer Yaron Pesztat heeft in het document van de minister gelezen dat deze laatste het advies van de commissie wenst in te winnen. Maar volgens welke procedure ? Het Parlement kan immers zijn advies geven vóór of nog nadat de Regering het plan heeft goedgekeurd, maar het heeft geen zin om dat advies te geven halverwege de procedure. Het Parlement is immers geen adviescommissie, zoals de andere commissies die in het document worden vernoemd.

De minister antwoordt dat hij om een oriënterend debat in het parlement vraagt.

De heer Denis Grimberghs wenst dat er later met de minister van gedachten wordt gewisseld. Na verschillende inlichtingen te hebben ingewonnen, onder meer het advies van de gemeenten en van de burgers, zou ook de commissie aanbevelingen kunnen formuleren, in voorkomend geval met toepassing van artikel 28.2 van het Reglement.

*
* *

Op 7 januari 2009 heeft minister Pascal Smet aangekondigd dat de regering ongeveer 331 verschillende adviezen heeft gekregen, waarvan 36 uitgebracht zijn door instellingen

En date du 1^{er} octobre 2008, le ministre Pascal Smet présente à la commission le Plan Iris 2, récemment approuvé par le Gouvernement, à l'occasion d'une séance d'interpellations jointes :

- **Interpellation de Mme Françoise SCHEPMANS (F) à M. Pascal SMET, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant « de nouvelles lignes de métro à Bruxelles ».**

Interpellation jointe de M. Rachid MADRANE (F) concernant « le Plan IRIS 2 ».

Interpellation jointe de Mme Céline DELFORGE (F) concernant « le Plan Iris II ».

Interpellation jointe de M. Willem DRAPS (F) concernant « le Plan Iris 2 de déplacements ».

Sont intervenus dans le débat : MM. Rachid Madrane, Willem Draps, Mme Michèle Carthé, MM. Yaron Pesztat, Hervé Doyen et Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics.

Cf. Bulletin des Interpellations et Questions n° 106 (2007/2008).

*
* *

M. Yaron Pestat a lu, dans le document émis par le ministre, que ce dernier souhaite recueillir l'avis de la commission. Mais selon quelle procédure ? En effet, le Parlement peut donner son avis avant, ou encore après que le gouvernement a approuvé le plan, mais cela n'a aucun sens de le donner au milieu de la procédure. En effet, le Parlement n'est pas une commission consultative comme celles citées par ailleurs dans le document.

Le ministre répond que ce qui est demandé est un débat d'orientation par le parlement.

M. Denis Grimberghs souhaite qu'un échange de vues soit mené ultérieurement avec le ministre. Après avoir recueilli des informations diverses, notamment les avis des communes et l'avis des citoyens, la commission pourrait être amenée elle aussi à formuler des recommandations, le cas échéant en faisant application de l'article 28.2 du Règlement.

*
* *

Lors de la réunion du 7 janvier 2009, le ministre Pascal Smet annonce que le gouvernement a reçu environ 331 avis différents, dont 36 émanant d'institutions comme les asso-

gen zoals wijkverenigingen, de MIVB, het BIM, de Europese Commissie, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Commissie voor het Leefmilieu, de Economische en Sociale Raad, het Vlaams Gewest, enz., alsook 295 adviezen van particulieren. Voorts hebben slechts zes van de negentien gemeenten hun advies bezorgd. De Regering heeft hun een tweede termijn, tot eind december, toegewezen om hun definitief advies uit te brengen.

Tegen eind februari zal de minister over een synthese en een analyse van die eerste adviezen beschikken. Vanaf begin maart zal de minister deze synthese kunnen voorstellen aan het Parlement. Hij wenst het advies van het Parlement tegen april te verkrijgen.

De heer Denis Grimberghs vindt dat het Parlement zou moeten worden betrokken bij de opstelling van het Iris 2-Plan. Met het oog op een constructieve bespreking, zou de minister op voorhand de leden van deze commissie op de hoogte moeten brengen van het advies van de gemeenten en van het openbaar onderzoek, zodat de bespreking kan worden gevoerd op basis van die adviezen. Vervolgens zou het Parlement enkele aanbevelingen aan de Regering kunnen formuleren en aldus zijn standpunt te kennen geven.

Mevrouw Michèle Carthé is het eens met de heer Grimberghs : het Parlement moet zijn standpunt bepalen alvorens de regering beslist.

*
* *

Tijdens de vergadering van 4 maart 2009 hebben de leden van de commissie een reeks documenten gekregen die de adviezen van de instellingen, de burgers en de gemeenten over het Iris 2-Plan bevatten ⁽¹⁾.

De voorzitter herinnert aan artikel 28.2 van het Reglement, dat de procedure bepaalt voor een commissie die het standpunt van het Parlement zou willen formuleren.

De commissie stemt ermee in gebruik te maken van de procedure bedoeld in artikel 28.2 van het Reglement en wijst mevrouw Carla Dejonghe en de heer Rachid Madrane aan tot rapporteurs.

Volgens mevrouw Céline Delforge zal het moeilijk zijn om een consensus te bereiken, vooral enkele maanden vóór de verkiezingen.

De voorzitter stelt voor dat elke politieke fractie een nota indient met haar advies over het vervoersplan Iris 2 en over de ontvangen adviezen. Het secretariaat van de commissie zou daarvan een synthese kunnen maken en de gelijklopende en uiteenlopende standpunten op een rijtje zetten.

⁽¹⁾ Deze documenten zijn niet gepubliceerd, maar kunnen worden geraadpleegd op de Griffie van het Parlement.

ciations de quartiers, la STIB, l'IBGE, la Commission européenne, la Commission régionale de Mobilité, la Commission de l'Environnement, le Conseil économique et social, la Région flamande, etc., et 295 avis émanant de particuliers. Par ailleurs, seules six des dix-neuf communes ont remis leur avis. Le Gouvernement leur a donné un deuxième délai, jusque fin décembre, pour remettre leur avis définitif.

Pour la fin du mois de février, il disposera d'une synthèse et d'une analyse de ces premiers avis. Dès le début du mois de mars, le ministre pourra présenter cette synthèse au Parlement. Il souhaite obtenir un avis du Parlement pour le mois d'avril.

M. Denis Grimberghs pense que le parlement devrait être associé à l'élaboration d'Iris 2. Il faudrait, pour que cette discussion soit constructive, que le ministre informe au préalable les membres de cette commission de l'avis des communes et de l'enquête publique, de telle manière que le débat puisse avoir lieu en fonction de ces avis. Ensuite, le Parlement pourrait émettre quelques recommandations au gouvernement et devrait ainsi faire valoir son point de vue.

Mme Michèle Carthé soutient les propos de M. Grimberghs : il faut que le Parlement se positionne avant que le gouvernement ne décide.

*
* *

Lors de la réunion du 4 mars 2009, les membres de la commission reçoivent une série de documents, contenant les avis des institutions, des citoyens et des communes, relatifs à Iris 2 ⁽¹⁾.

Le président rappelle l'article 28.2 du Règlement, qui définit la procédure à suivre pour une commission qui voudrait exprimer le point de vue du Parlement.

La commission marque son accord pour faire usage de la procédure de l'article 28.2 du Règlement, et désigne Mme Carla Dejonghe et M. Rachid Madrane en qualité de rapporteurs.

Mme Céline Delforge estime qu'un consensus sera difficile à atteindre, surtout quelques mois avant les élections.

Le président propose que chaque groupe politique remette une note comportant leur avis sur le plan des déplacements Iris 2 et sur les avis reçus. Le secrétariat de la commission pourrait se charger d'en faire la synthèse et d'en extraire les points de convergence et de divergence.

⁽¹⁾ Ces documents ne sont pas publiés, mais sont disponibles pour consultation au Greffe du Parlement.

De heer Jean-Paul Wouters, adviseur bij het kabinet van minister Pascal Smet, legt uit dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op die manier te werk is gegaan : ze heeft eerst een algemeen advies over het ontwerpplan geformuleerd en vervolgens elk van de negen prioriteiten punt per punt besproken.

De voorzitter zal aldus elke politieke fractie verzoeken om een synthetisch advies in te dienen, dat maximum twee of drie bladzijden telt en gestructureerd is volgens, enerzijds, de algemene beschouwingen en, anderzijds, de negen prioriteiten.

*
* *

Tijdens de vergadering van 25 maart 2009 neemt de commissie kennis van een door de diensten opgestelde tabel die de adviezen van de zes politieke fracties die hun advies op tijd hebben uitgebracht, namelijk MR, Ecolo, PS, Groen!, VLD en CD&V samenvat, alsook van een nota die de belangrijkste gelijklopende en uiteenlopende standpunten bevat.

Mevr. Céline Delforge dankt de diensten voor het geleverde werk. De volksvertegenwoordigster stelt voor om die synthetische tabel als bijlage bij het verslag te publiceren.

De heer Denis Grimberghs is gewonnen voor het idee om in een verslag de gelijklopende standpunten en de samenvattende tabel te publiceren. Het is evenwel te laat om nu een eensluidend advies dat een eventueel gemeenschappelijk standpunt van het Parlement zou vertolken, op te stellen.

De heer Jean-Paul Wouters wenst namens minister Pascal Smet de termen « oprichting van logistieke centra » te verduidelijken. Men spreekt liever van :

- 1) « Centra voor stedelijke logistiek » wanneer het gaat om stedelijke distributiecentra (SDC) of om plaatselijke voorradingscentra in de stad waarvan de vervoerseenheid de pallet of het pakket is die voor de winkels in het stadscentrum bestemd zijn, en die, met het oog op efficiëntie, dicht bij het centrum moeten liggen;
- 2) « Multimodale platformen », die de overslag van containers bestemd voor logistieke zones in de stad en in de voorstad mogelijk maken en die geenszins in het stadscentrum gevestigd hoeven te zijn.

De voorzitter stelt voor om de bespreking af te ronden. Het verslag zal aldus gepubliceerd worden, onder voorbehoud van goedkeuring door het Bureau, als getuigenis van de adviezen van de verschillende politieke fracties (*Instemming*).

M. Jean-Paul Wouters, conseiller au cabinet du ministre Pascal Smet, explique que c'est ainsi qu'a procédé la Commission régionale de mobilité : elle a d'abord formulé un avis en général sur le projet de plan, puis a procédé point par point pour chacune des neuf priorités.

Le président invitera donc chaque groupe politique à remettre un avis synthétique, comportant deux ou trois pages maximum, et structuré selon les neuf priorités, en plus des considérations générales.

*
* *

Lors de la réunion du 25 mars 2009, la commission prend connaissance d'un tableau rédigé par les services, reprenant d'une manière synthétique les avis des six groupes politiques ayant remis leur avis dans les temps, à savoir le MR, Ecolo, le PS, Groen!, le VLD et le CD&V, et d'une note comportant les principaux points de convergence et de divergence.

Mme Céline Delforge remercie les services pour le travail fourni. La députée suggère de publier ce tableau synthétique en annexe au rapport.

M. Denis Grimberghs souscrit à l'idée de faire paraître dans un rapport les points de convergence ainsi que le tableau récapitulatif. Mais il est trop tard pour façonner maintenant un avis convergent qui serait représentatif d'une éventuelle position commune du parlement.

M. Jean-Paul Wouters, au nom du Ministre Pascal Smet, souhaite apporter une précision aux termes « création de centres logistiques ». On préfère parler de :

- 1) « Centres de logistique urbaine » : lorsqu'il s'agit de centres de distribution urbains (CDU) ou de centre de d'approvisionnement locaux urbains (« CALU ») dont l'unité de transport est la palette ou le colis, à destination des commerces du centre ville, et pour lesquels une localisation près du centre est plus efficace;
- 2) « Plateformes multimodales » : lorsqu'il s'agit de permettre le transbordement de containers à destination de zones logistiques urbaines et suburbaines, qui n'ont aucune utilité d'être au centre de la ville.

Le président propose de clore les débats. Le rapport sera ainsi publié, sous réserve de l'approbation par le Bureau, comme témoignage des avis des différents groupes politiques (*Assentiment*).

Lezing en goedkeuring van het verslag

Mits enkele technische verbeteringen, wordt het verslag goedgekeurd bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

De Rapporteurs,

Carla DEJONGHE,
Rachid MADRANE

De Voorzitter,

Willem DRAPS

Lecture et approbation du rapport

Moyennant quelques corrections techniques, le rapport est approuvé à l'unanimité des 9 membres présents.

Les Rapporteurs,

Carla DEJONGHE,
Rachid MADRANE

Le Président,

Willem DRAPS

Bijlagen

Adviezen van de politieke fracties

Annexes

Avis des groupes politiques

Advies van de MR-fractie over het gewestelijk vervoersplan – IRIS 2

Diagnose

Het plan IRIS 1 is opgesteld in 1998 en vormde de uitvoering van het luik mobiliteit van het GewOP. Het was gebaseerd op enkele belangrijke maatregelen zoals de aanleg van een GEN, de verbetering van het aanbod van openbaar vervoer op het vlak van frequentie en reïssnelheid, de aanleg van de GFR's, de uitbreiding van de capaciteit van de overstapparkerplaatsen. Het geheel van deze maatregelen had tot doel de druk van het autoverkeer in het Gewest tegen 2010 met 20 % te verminderen.

Wij moeten echter vaststellen dat de druk van de autoverkeer is blijven stijgen (4 % per jaar), dat het GEN niet uitgevoerd is, dat de geplande GFR's helemaal niet afgewerkt zijn en dat geen enkele nieuwe overstap-parking aangelegd is, dat de reïssnelheid van het bovengronds openbaar vervoer blijft dalen, met als gevolg dat de volgende Regering geconfronteerd zal worden met een mobiliteit die er nog slechter aan toe is dan in het begin van deze zittingsperiode.

Algemeen

Geconfronteerd met deze vaststelling, kon de MR-fractie zoals heel wat verenigingen in hun advies, alleen maar haar steun betuigen aan het opstellen van een nieuw gewestelijk vervoersplan om IRIS 1 bij te werken en aan te vullen.

Net als de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit, betreurt de MR-fractie dat, ondanks een zeer lange procedure voor de opstelling van het plan, het plan dat lang uitgebleven is, niet het voorwerp uitgemaakt heeft van overleg met de actoren van de sector en van een politieke bekrachtiging tijdens de verschillende fasen.

De MR-fractie betreurt eveneens dat het plan geen blijk geeft van een pluridisciplinaire benadering van de algemene ontwikkeling van de stad door rekening te houden met de sociaaleconomische ontwikkeling, de ruimtelijke ordening en het leefmilieu.

Het deel van het plan dat gewijd is aan de begrotingsplanning en aan de financiering van het plan wordt maar zeer fragmentair uitgewerkt. Op geen enkel moment worden er strategische prioriteiten vastgesteld en een hiërarchie van concrete keuzes voorgesteld. Het plan is uiteindelijk niet meer dan een gewone catalogus, zeer aantrekkelijk en met veel illustraties, maar met alleen maar intenties of mogelijke maatregelen.

Prioriteit 1 – Het zachte vervoer begunstigen

De MR-fractie steunt de bevordering van de verplaatsing te voet en met de fiets voor korte afstanden, maar stelt vast dat het plan in de inrichtingen die het voorstelt maar weinig aandacht besteedt aan de uitrustingen voor fietsers en voetgangers, hoewel het plan wijst op twee belangrijke argumenten tegen de keuze voor de fiets of de verplaatsing te voet, te weten het gebrek aan veiligheid en comfort. De MR-fractie betreurt dan ook dat de beveiligde GFR's niet afgewerkt zijn en dat heel wat fietspaden niet meer zijn dan een gewone signalisatie op het wegdek. De MR-fractie stelt ook vast dat de openbare ruimte achteruitgegaan is ten nadele van de voetgangers en de PBM als gevolg van het misbruik van de onderhoudskredieten ten voordele van « *window dressing* »-operaties.

Prioriteit 2 – Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken

De MR-fractie kan het alleen maar eens zijn met de doelstelling bedoeld onder deze prioriteit. De herstructurering van het bovengrondse net tijdens deze zittingsperiode heeft de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer echter niet verbeterd. Zoals wij reeds voor de uitvoering ervan aangeklaagd hebben, is de duur van het reistraject als gevolg van de toename van de overstappen, soms in slechte omstandigheden op het vlak

Avis du Groupe MR portant sur le plan régional des déplacements – IRIS 2

Diagnostic

Elaboré en 1998, le plan IRIS 1 traduisait le volet mobilité du PRD et s'appuyait sur quelques mesures phares telles que la création d'un RER, l'amélioration de l'offre de transports publics en fréquence et vitesse commerciale, la création des ICR, l'extension de la capacité des parkings de transit. L'ensemble de ces mesures avaient pour but de réduire de 20 % la pression automobile au sein de la Région à l'horizon 2010.

Cependant, force nous est de constater que la pression automobile n'a pas cessé d'augmenter (4 % par an), le RER n'est pas réalisé, les ICR programmés sont loin d'être finalisés, aucune nouvelle place de parking de dissuasion n'a été créée, la vitesse commerciale des transports publics de surface ne cesse de diminuer, si bien que le prochain Gouvernement sera confronté à une mobilité pire que celle trouvée au début de cette législature.

Généralités

Face à ce constat, le Groupe MR, tout comme bon nombre d'associations dans leur avis, ne pouvait que souscrire à l'élaboration d'un nouveau plan régional des déplacements en vue d'actualiser et de compléter IRIS 1.

Tout autant que la commission régionale de la mobilité, le Groupe MR déplore qu'en dépit d'un processus d'élaboration particulièrement long, le plan qui nous arrive bien tard n'ait pas fait l'objet de concertation avec les acteurs du secteur et de validation politique lors des différentes étapes.

Le Groupe MR regrette également que le plan ne relève pas d'une approche pluridisciplinaire du développement global de la ville en y intégrant le développement socio-économique, l'aménagement du territoire, l'environnement.

Enfin, déception partagée, la partie du plan consacrée à la planification budgétaire et au financement du plan n'est développée que de manière fort parcellaire et à aucun moment il n'est défini de priorités en termes stratégiques et de choix hiérarchisés d'options concrètes pour que ce plan se révèle être finalement plus qu'un simple catalogue, fort attrayant et richement illustré au demeurant, d'intentions ou de mesures possibles.

Priorité 1 – Favoriser des transports plus doux

Le Groupe MR appuie le développement de la marche et du vélo pour des courtes distances mais constate qu'en ce qui concerne les équipements cyclables et piétons, le plan, dans les aménagements qu'il prévoit, n'aborde que brièvement ce point alors que le plan relève que deux arguments majeurs contre le choix du vélo ou de la marche à pied étaient le manque de sécurité et de confort. Dès lors, le Groupe MR déplore que les ICR sécurisés n'aient pas été finalisés et que nombre de pistes cyclables se résument à un simple marquage vélo sur la voirie. Le Groupe MR constate également que l'espace public s'est généralement dégradé au détriment des piétons et des PMR suite au détournement des crédits d'entretien au profit d'opérations « *window dressing* ».

Priorité 2 – Rendre les transports publics plus attractifs

Le Groupe MR ne peut que souscrire à l'objectif visé sous cette priorité. Or la restructuration du réseau de surface orchestré sous cette législation n'a en rien contribué à améliorer l'attractivité des transports publics. En effet, comme nous l'avions déjà dénoncé avant sa mise en œuvre, les temps de parcours à la suite de la multiplication des correspondances, parfois dans des conditions insatisfaisantes de confort et de sécurité, se sont

van comfort en veiligheid, langer geworden en blijft de reissnelheid op de bovengrondse lijnen achteruitgaan. De MR-fractie is een overtuigd voorstander van de uitbreiding van het metronet en is blij dat deze keuze geen taboe meer vormt, aangezien de regering haar absolute stilzwijgen verlaten heeft sinds de regeringsverklaring van 2004, en enkele intenties bekendgemaakt heeft die zich beperken tot gewone projecten voor tracés. De huidige regering krijgt de eer om begin april de afwerking van de metrolus beslist tijdens de vorige zittingsperiode in te huldigen – waarbij de MR betrokken was -, maar de MR-fractie betreurt dat tijdens deze zittingsperiode geen enkel dossier betreffende een uitbreiding van de metrolijnen gestart is. De MR-fractie wenst, gelet op de vijf verloren jaren, dat voorrang gegeven wordt aan de uitbreiding van de metroas Noord (Evere en Schaerbeek) – Zuid (Ukkel-Vorst). De MR-fractie onderstreept op niet-exhaustieve wijze dat de aanleg van vrije banen met gazon voortgezet wordt, dat gestreefd wordt naar een betere synergie met de andere openbare vervoersmaatschappijen die actief zijn op het gewestelijk grondgebied en dat de uurregeling tijdens de spits uitgebreid wordt. De MR-fractie meent daarentegen dat een trein-tram een overlapping zou vormen met het GEN, dat het principe van de splitsing van lijn 1 geen verworven feit is, aangezien er andere opties zijn om de capaciteit te verbeteren, met name door automatisering, dat de doorgang van de 94 op de F. Rooseveltlaan niet nodig is, aangezien er verbeteringen aangebracht kunnen worden aan de Buylaan ...

Prioriteit 3 – Een rationeel gebruik van de wagen bevorderen

Van deze prioriteit kan slechts werk worden gemaakt op voorwaarde dat het openbaar vervoer voldoende aantrekkelijk wordt bij de mensen die verplicht zijn de auto te nemen. De duur van de reistrajecten met het openbaar vervoer moet kunnen concurreren met die van de privéwagen.

Taxi's en gedeelde wagens dragen zeker bij tot nagestreefde doelstellingen op voorwaarde dat gezorgd wordt voor een soepel systeem en gunstige tarieven.

De vervoersplannen van de bedrijven en de scholen moeten aangemoedigd worden en er moet op toegezien worden dat, wat de tweede categorie betreft, de veiligheid in de omgeving van de scholen verbeterd wordt.

Er is hier sprake van de gemotoriseerde privévoertuigen, maar de MR-fractie betreurt dat geen enkele aandacht besteed wordt aan de gemotoriseerde tweewielers.

Prioriteit 4 – Een gehiërarchiseerd en beveiligd wegennet ontwikkelen

De specialisering van de wegen is pertinent. De MR-fractie heeft nochtans vragen bij de toepasbaarheid van bepaalde bepalingen uit het plan. De aanleg van wegen als « wijkcollector » is misschien niet verenigbaar met de aanwezigheid van tramlijnen, buslijnen, fietsroutes, verplaatsingen van voetgangers ? Zullen de gemaakte keuzes verenigbaar zijn met de gemeentelijke mobiliteitsplannen ?

De MR-fractie kan de ontwikkeling van intelligente technologie om het beheer van de verkeersstromen en de inrichting van de kruispunten om het verkeer dat links afslaat, algemeen uit te breiden, alleen maar aanmoedigen.

De MR-fractie wenst niet per se steeds meer werken te starten, maar vindt dat een objectieve evaluatie nodig is van de zones waar systematisch files zijn, en dat met realisme moet worden gezocht naar de beste oplossing om de doorstroming van het verkeer te verbeteren volgens de functionaliteit van de wegen in kwestie. Vanuit deze optiek vraagt de MR-fractie dat een ondergrondse doorgang aangelegd wordt ter hoogte van het Meiserplein, maar ze wijst erop dat er volgens het plan geen duidelijke aanbeveling bestaat voor andere tunnels. De fractie is verbaasd over het feit dat er niets gezegd wordt over projecten voor de overwelling van het gedeelte Naamse Poort-Louiza en een nieuwe ondergrondse verbinding « kleine ring-Louiza » vanaf het Zuidstation.

allongés et la vitesse commerciale des lignes de surface ne cesse de se dégrader. Le Groupe MR, fervent partisan d'une extension du réseau métro, se réjouit par contre de constater que cette option ne constitue plus un tabou, dès lors que le gouvernement semble avoir évolué en passant d'un silence absolu, dans sa déclaration gouvernementale de 2004, à des intentions se résumant à de simples projets de tracés. S'il revient à l'actuel gouvernement l'honneur d'inaugurer début avril le bouclage du métro décidé sous une précédente législature à laquelle le MR était associé, le Groupe MR déplore qu'au cours de cette législature, plus aucun dossier relatif à une extension des lignes métro n'ait été initié et souhaite, au regard de ces cinq années perdues, que la priorité soit accordée à l'extension de l'axe métro Nord (Evere et Schaerbeek) – Sud (Uccle-Forest). Par ailleurs, le Groupe MR insiste de manière non exhaustive, sur la poursuite de l'aménagement de sites propres engazonnés, sur une meilleure synergie avec les autres sociétés de transports publics actives sur le territoire régional et sur une extension de « l'horaire heure de pointe », ... Le Groupe MR, par contre, estime qu'un train-tram ferait double emploi avec le RER, que le principe du dédoublement de la ligne 1 n'est pas acquis dès lors qu'il existe d'autres options permettant d'en augmenter la capacité notamment via l'automatisation, que le passage du 94 via l'avenue F. Roosevelt n'a pas lieu d'être dès lors que des améliorations peuvent être apportées au niveau de l'avenue Buyl, ...

Priorité 3 – Encourager une utilisation rationnelle de la voiture

Cette priorité ne pourra être rencontrée que pour autant que les transports publics seront rendus suffisamment attractifs auprès des captifs de la voiture. La durée des trajets en transports publics doit devenir concurrentiel à celui de la voiture particulière.

Taxis et voitures partagées contribuent inmanquablement aux objectifs recherchés pour autant qu'une souplesse des systèmes et une tarification abordable soient assurées.

Les plans de déplacements « entreprises » et « scolaires » doivent être encouragés en veillant, pour ce qui concerne la deuxième catégorie, à ce que la sécurité aux abords des écoles soit renforcée.

Dès lors qu'il est ici question des véhicules privés motorisés, le Groupe MR regrette qu'aucune attention n'ait été portée aux deux roues motorisés.

Priorité 4 – Développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé

La spécialisation des voiries ne manque pas de pertinence. Toutefois, le Groupe MR s'interroge sur l'applicabilité de certaines dispositions contenues dans le plan. La création de voiries comme collecteur de quartier est-elle compatible avec la présence de lignes de tram, de bus, d'itinéraires cyclables, du cheminement piéton ? Les options retenues seront-elles compatibles avec les plans communaux de mobilité ?

Le Groupe MR ne peut qu'encourager à développer des technologies intelligentes pour optimiser la gestion des flux de circulation et l'aménagement des carrefours en vue de généraliser les « tourne-à-gauche ».

Sans verser dans une politique de multiplication d'ouvrages d'art, le Groupe MR soutient qu'il convient de procéder à une évaluation objective des zones systématiquement embouteillées et d'examiner avec réalisme la solution la mieux adaptée pour améliorer la fluidité du trafic selon la fonctionnalité des voiries concernées. Dans cette optique, le Groupe MR appelle de ses vœux la création d'un passage souterrain à hauteur de la place Meiser mais relève qu'il n'existe, en l'état du plan, pas de recommandation claire pour d'autres tunnels. Il s'étonne également que les projets de recouvrement du tronçon Porte de Namur-Louise et qu'une nouvelle bretelle souterraine « petite ceinture-Louise » en venant de la gare du Midi ne sont pas développés.

De MR-fractie dringt tot slot aan op een verbetering van de bewegwijzering binnen het Gewest, omdat er op dat vlak een schrijnend gebrek is.

Prioriteit 5 – Toepassing van een gecoördineerd en regulerend parkeerbeleid

De MR-fractie is voorstander van een harmonisering van het parkeerbeleid op het geheel van het gewestelijk grondgebied, maar is ervan overtuigd dat de gemeenten, die beter op de hoogte zijn van de lokale kenmerken, hun autonomie terzake moeten behouden, maar meer moeten samenwerken. De MR-fractie meent dat de drastische afschaffing van parkeerplaatsen in strijd is met de wens om nieuwe inwoners aan te trekken en pleit voor de aanleg van parkeerplaatsen voor bewoners buiten de openbare weg. De MR-fractie kan het alleen maar eens zijn met een aanzienlijke stijging van de capaciteit van de ontradingsparkings om de pendelaars en de Brusselaars die bij de grens wonen aan te moedigen om hun wagen te laten staan, maar dringt erop aan dat er oplossingen gevonden worden met de NMBS en de andere Gewesten om de pendelaars die van ver komen de kans te geven om voldoende parkeerplaatsen te vinden in de buurt van hun vertrekstation. De MR-fractie pleit ook voor een systeem van telegeleiding dat efficiënt is en dat onverwijld geïnstalleerd zou moeten worden.

Prioriteit 6 – Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen

De MR-fractie kan alleen maar betreuren dat slechts twee bladzijden besteed worden aan deze prioriteit. De MR-fractie had liever gehad dat deze prioriteit meer aandacht zou krijgen, omdat de ruimtelijke ordening gepaard moet gaan met een mobiliteitsplan voor de zone in kwestie om de intermodaliteit te verbeteren en te voorkomen dat zones die ontwikkeld worden, niet of slecht bediend worden door performant openbaar vervoer.

Prioriteit 7 – Informatie en beheer van de mobiliteit in real time

De MR-fractie meent dat er terzake aanzienlijke inspanningen geleverd moeten worden. Een dynamisch beheer en informatieverstrekking in real time over de rijomstandigheden zal het mogelijk maken om de beste verplaatsingswijze te kiezen, of dat nu gebeurt aan de haltes van het openbaar vervoer of bij het begin van de gewestelijke toegangswegen.

Een tolheffing op de wagen of een recht van toegang tot het Gewest is voorbarig, vóór de volledige uitvoering van het GEN, de uitbreiding van de capaciteit van het openbaar vervoer, de aanleg van ontradingsparkings en de operationaliteit van het Galileo-systeem.

Prioriteit 8 – De logistiek en de distributie van goederen verbeteren

Logistiek en distributie van goederen vormt een belangrijk onderdeel van het stadsleven, aangezien meer dan 1 miljoen Brusselaars « bevoorrad worden ». De MR-fractie betreurt dan ook dat dit hoofdstuk niet meer aandacht krijgt.

De MR-fractie dringt erop aan dat er logistieke centra in de zone Noord van het kanaal en op de site ex-Carcoke snel opgericht worden met een garantie voor een optimale aansluiting met de Ring, opdat de trajecten van de vrachtwagens de hiërarchie van de wegen respecteren, opdat de beveiligde parkeerzones voor lange tijd voor vrachtwagens aangelegd worden, opdat de leveringszones beter bewaakt worden en dat er in overleg met de sectoren in kwestie alternatieve oplossingen gevonden worden om de toegang van zware vrachtwagens tot het stadscentrum te verminderen. Men moet er ook op toezien dat de bediening via het spoor van bepaalde havengebieden verzekerd wordt en dat de spooraansluiting met het Mabru-centrum opnieuw operationeel wordt.

Enfin, le Groupe MR insiste sur une amélioration du fléchage intra-régional tant le déficit de signalisation est criant en la matière.

Priorité 5 – Appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice

Le Groupe MR est favorable à une harmonisation de la politique de stationnement sur l'ensemble du territoire régional mais est convaincu que les communes, mieux au fait des spécificités locales, doivent conserver leur autonomie en la matière tout en collaborant davantage les unes avec les autres. Le Groupe MR estime que la suppression drastique de places de stationnement va à l'encontre du souhait d'accueillir de nouveaux habitants et plaide pour la création de parkings pour riverains hors voirie. Le Groupe MR ne peut que souscrire à une augmentation importante de la capacité des parkings de dissuasion pour encourager les navetteurs et les Bruxellois proches de la limite régionale à quitter leur véhicule, mais insiste pour que des solutions soient trouvées avec la SNCB et les autres Régions afin que les navetteurs en provenance de secteurs plus éloignés puissent trouver des parkings en suffisance à proximité de leur gare de départ. Le Groupe MR plaide également pour qu'un système de téléjalonement performant soit mis en place sans délai.

Priorité 6 – Accorder mobilité et aménagement du territoire

Le Groupe MR ne peut que déplorer que seules deux pages soient consacrées à cette priorité. Le Groupe MR aurait aimé que cette priorité soit davantage étoffée dès lors que tout aménagement du territoire doit s'accompagner d'un plan de mobilité pour la zone concernée afin d'en améliorer l'intermodalité et d'éviter que des zones en développement soit mal voire pas desservies par des transports publics performants.

Priorité 7 – Information et gestion de la mobilité en temps réel

Le Groupe MR estime que des efforts importants doivent être faits en la matière. Une gestion dynamique et une information en temps réel des conditions de circulation permettra de choisir le meilleur mode de déplacement pour effectuer celui-ci, que ce soit aux points d'arrêts des transports publics ou suffisamment en amont des voies d'accès régionales.

Une tarification de l'usage de la voiture ou un droit d'accès à la Région est prématuré avant la pleine mise en œuvre du RER, l'augmentation des capacités des transports publics, la construction de parkings de dissuasion et l'opérationnalité du système Galilé.

Priorité 8 – Améliorer la logistique et la distribution des marchandises

Logistique et distribution de marchandises constitue une composante importante de la vie urbaine dès lors que sont « alimentés » plus d'un million de Bruxellois. Le Groupe MR regrette dès lors que ce chapitre ne soit pas plus développé.

Le Groupe MR insiste pour que la création de centres logistiques dans la zone Nord du canal et sur le site ex-Carcoke soit accélérée en veillant à garantir un accès optimal avec la Ring, pour que les itinéraires poids lourds respectent la hiérarchisation des voiries, pour que des zones de stationnement sécurisées de longue durée pour poids lourds soient créées, pour qu'une meilleure surveillance des zones de livraison soit assurée et qu'en concertation avec les secteurs concernés, des alternatives soient trouvées afin de réduire la pénétration de véhicules lourds et encombrants au cœur de la ville. Il sera également veillé à ce que la desserte par le rail de certaines zones portuaires soit assurée et que le raccordement ferré avec le centre Mabru redevienne opérationnel.

Prioriteit 9 – De governance verbeteren

In dat verband meent de MR-fractie dat dit plan tekortschiet, omdat het geen enkele programmering bevat met een begroting voor de te nemen initiatieven.

Volgens de MR-fractie is het plan slechts een catalogus van mogelijkheden zonder duidelijke keuzes. De MR-fractie vindt dat de financieringsmogelijkheden geen ernstige hoop kunnen geven op de uitvoering van de reeks keuzes in dit plan. De aanleg van openbare parkeerplaatsen en ont-radingsparkings met behulp van de netto-inkomsten van een gewestelijk parkeeragentschap slaat de MR-fractie bijvoorbeeld met verstomming, gelet op het niveau van de financiële stromen in kwestie.

Priorité 9 – Améliorer la gouvernance

En cette matière, le Groupe MR estime que ce plan fait défaut dès lors qu'il ne dispose d'aucune programmation budgétisée des actions à entreprendre.

Pour le Groupe MR, ce plan se révèle être un catalogue de possibilités sans choix d'options claires et volontaires. Par ailleurs, pour le Groupe MR, l'examen des pistes de financement ne permet pas d'envisager avec sérieux la mise en œuvre du panel d'options contenues dans ce plan. Ainsi, la création de parkings publics et de dissuasion via les ressources nettes d'une agence régionale de stationnement laisse pour le moins perplexe en fonction du niveau des flux financiers concernés.

Advies van de VLD-fractie over het gewestelijk vervoersplan – IRIS 2

Algemene bemerkingen

Brussel moet uitgaan van een multimodale EN-EN-visie : én individueel vervoer én openbaar vervoer moeten optimaal ingezet worden en zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Het openbaar vervoer moet een volwaardig alternatief voor de wagen worden. Gelijktijdig moet er werk gemaakt worden van een coherent parkeerbeleid en rationeel autogebruik. Carsharing en collectieve taxi's kunnen daarbij een rol spelen.

Wat de intermodaliteit betreft, moeten we nagaan of een aantal mogelijkheden praktisch haalbaar zijn, zoals : « in maximum twee stappen van thuis naar het werk ». Dat zou ook betekenen dat de bussen van Lijn en de TEC de verbinding zouden maken met tram- en metrostations in de rand van het Brussel, maar zelf niet tot in de vijfhoek zouden rijden. Te veel overstappen zullen de pendelaar niet aansporen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Integendeel.

Economische groei is nodig, want het leidt tot meer tewerkstelling. Het is utopisch om die groei uitsluitend via het openbaar vervoer op te vangen. Ook in de toekomst zal de auto nodig zijn. Tenzij men een oplossing vindt om de stad op een andere manier te bevoorraden, zoals via de haven. Het beleid moet streven naar economische groei voor Brussel. Het mag niet alleen maar over verkeersreductie op zich gaan. Dat zou nefast zijn. De bestaande capaciteit op het hoofdwegennet moet maximaal benut worden, zodat het sluipverkeer op het lokale wegennet er naartoe wordt aangezogen. Zoniet zal de bereikbaarheid van Brussel als regionale, federale en Europese hoofdstad er niet op verbeteren.

We moeten nagaan wat de gevolgen zijn van 20 % minder autoverkeer op de economische ontwikkeling van het gewest. Studies tonen aan dat de autobereikbaarheid van en autofaciliteiten in Brussel belangrijke criteria zijn voor bedrijven om zich hier te vestigen. Brussel kan het zich niet veroorloven om, door een gebrek daaraan, nieuwe bedrijfsinvesteringen te missen of een stadsvlucht aan te wakkeren van bedrijven en instellingen en op langere termijn van individuele inwoners.

Mensen zijn autoafhankelijk wegens een gewijzigd levenspatroon. Mensen doen meer aan cultuur, brengen ook vrije tijd meer buitenshuis door. Dit levert ingewikkelde verplaatsingketens en kriskrasverplaatsingen op. Daarom moet het openbaar vervoer flexibeler worden en meer marktaandeel verwerven in vrijetijds- en onderwijsverplaatsingen. Dat betekent dat we moeten onderzoeken of het de moeite loont de frequentie van het openbaar vervoer tijdens de daluren en tijdens de weekends te verhogen.

Het is ook in het belang van de luchtkwaliteit en van het terugdringen van de CO₂-uitstoot om particuliere eigenaars van auto's van ouder dan 10 jaar via een groene autofiscaliteit aan te moedigen om een recente en dus zuinigere, schonere en veiligere auto aan te kopen.

Op hetzelfde ogenblik kan een Brussels mobiliteitsbeleid dat de CO₂-uitstoot wil verminderen en de bereikbaarheid van de stad/bedrijven wil garanderen of verbeteren, niet anders dan rekening houden met het woonbeleid. Daarom ook lijkt het logisch dat huisvesting en wonen in de stad veel actiever gepromoot worden dan momenteel gebeurt.

1. De wagen, verkeersinfarcten voorkomen

De cijfers tonen aan dat er een bijzonder groot verschil zit tussen het aantal instromende en uitstromende wagens tussen 6u en 10u 's ochtends. Toch verandert de beschikbare wegruimte niet. Daarom zou onderzocht moeten worden op welke manier het aantal rijvakken moduleerbaar is. Zo

Avis du Groupe VLD portant sur le plan régional des déplacements – IRIS 2

Observations d'ordre général

Bruxelles doit s'inscrire dans une vision multimodale « intégrée » : les transports individuels et les transports en commun doivent être utilisés de manière optimale et être les plus complémentaires possibles. Les transports en commun doivent réellement pouvoir remplacer la voiture. Dans le même temps, il faut travailler à une politique de stationnement cohérente et à une utilisation rationnelle de la voiture. Les voitures partagées et les taxis collectifs peuvent d'ailleurs y contribuer.

En ce qui concerne l'intermodalité, il faut vérifier la faisabilité pratique d'une série de possibilités comme celle de « ne pas devoir prendre plus d'une correspondance entre la maison et le travail ». Cela signifierait aussi que les bus De Lijn et TEC devraient faire le lien avec les stations de métro et de tram situées à la périphérie bruxelloise mais ne pas rouler eux-mêmes jusque dans le pentagone. Un nombre trop important de correspondances n'encourage pas les navetteurs à utiliser les transports en commun. Au contraire.

La croissance économique est nécessaire car elle est créatrice d'emplois. Il est utopique de se reposer uniquement sur les transports en commun pour faire face à cette croissance. Dans le futur, on continuera à avoir besoin de la voiture. À moins de trouver une autre solution pour approvisionner la ville, comme le port par exemple. La politique doit viser la croissance économique de Bruxelles. On ne peut pas se limiter exclusivement à réduire la circulation. Ce serait néfaste. Il faut utiliser au maximum la capacité existante des artères principales afin d'y aspirer la circulation de transit qui encombre les voiries secondaires. Dans le cas contraire, on n'améliorera pas l'accessibilité de Bruxelles en tant que capitale régionale, fédérale et européenne.

Il faut mesurer les conséquences d'une réduction de 20 % de la circulation automobile sur le développement économique de la Région. Des études montrent que l'accessibilité en voiture et les facilités pour les voitures à Bruxelles sont des critères importants pour les entreprises qui décident de s'implanter à Bruxelles. Bruxelles ne peut pas se permettre, par un manque de facilités dans ce domaine, de rater de nouveaux investissements des entreprises ou de provoquer un exode des entreprises et des institutions et, à long terme, des habitants.

Les gens dépendent de la voiture en raison d'un changement du mode de vie. La culture, les loisirs extérieurs prennent de plus en plus de place. Cela entraîne des chaînes de déplacements complexes et des déplacements en tous sens. C'est pourquoi les transports en commun doivent être plus flexibles et gagner plus de parts de marché dans les déplacements de loisirs et scolaires. Autrement dit, nous devons examiner si cela vaut la peine d'augmenter la fréquence des transports en commun aux heures creuses et durant les week-ends.

Pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de CO₂, il faut aussi encourager les particuliers qui possèdent une voiture de plus de 10 ans à acheter une voiture récente, et donc plus économe, plus propre et plus sûre, via une fiscalité automobile verte.

Dans le même temps, une politique bruxelloise de mobilité visant à réduire les émissions de CO₂ et à améliorer ou garantir l'accessibilité de la ville/des entreprises ne peut se faire sans tenir compte de la politique du logement. C'est la raison pour laquelle il semble aussi logique que le logement et la vie en ville soient bien davantage promus qu'ils ne le sont actuellement.

1. Prévenir la congestion du trafic automobile

Les chiffres montrent que la différence entre le nombre de voitures entrantes et sortantes entre 6h et 10h du matin est particulièrement importante alors que l'espace disponible reste le même. C'est pourquoi il faudrait examiner la manière dont on pourrait moduler le nombre de bandes

zouden er 's ochtends meer rijvakken zijn voor binnenkomende wagens, 's avonds omgekeerd. Er moet ook geïnvesteerd worden in betere verkeerslichtafstemming en zogenaamde « groene golven » om het doorgaand verkeer op onze wegen te versoepelen.

2. Zachtere vervoerswijzen bevorderen

Het plan stelt terecht dat verplaatsingen van minder dan 1 km respectievelijk 5 km in principe gerust te voet of met de fiets kunnen gebeuren. Er zijn natuurlijk uitzonderingen : senioren die moeilijk te been zijn, mensen die gaan winkelen en met een volle autokoffer terugkeren naar huis ...

We moeten ons dan ook bezinnen over hoe ons distributienetwerk georganiseerd is. De nabijheid van winkels op wijkniveau is net één van de troeven van Brussel. Dit moet vanuit sociaal, maar ook vanuit mobiliteitsperspectief bekeken worden. In plaats van deze winkels administratief en fiscaal extra te belasten, zou er letterlijk en figuurlijk meer ruimte moeten komen voor de buurtwinkel.

Verder denken wij ook aan wandelassen. In Brussel, een relatief kleine stad, zou dit mogelijk moeten zijn. In het kader van de wijkcontracten kan dit samen met andere doelstellingen leefbaardere stadsdelen opleveren.

Wat met gemotoriseerde tweewielers ?

Ook op langere afstanden dan 5 km is er een zeer flexibel en snel autoalternatief : namelijk scooters en motoren. Jammer genoeg wordt er in IRIS-2 weinig tot geen aandacht aan besteed. Door de groeiende mobiliteitsproblemen, is zowel het aandeel van scooters als motoren in het dagelijkse verkeer flink toegenomen.

Brussel heeft baat bij een ruimer gebruik van scooters en motoren. Ze verminderen de verkeersdruk, beantwoorden aan strikte emissienormen, produceren een pak minder geluid dan vroeger en houden de stad bereikbaar en leefbaar. Ze leggen bovendien weinig beslag op de schaarse parkeerplaatsen. Een aanmoedigingsbeleid zou bijvoorbeeld in kunnen houden dat de wegen, wegbekleding, rotondes e.d. aangepast worden aan gemotoriseerde tweewielers.

Steden en gemeenten zouden specifieke parkeerfaciliteiten moeten voorzien. Er kan hierbij gedacht worden aan een systeem van subsidies voor gemeentes, maar ook voor particulieren om motorparkeerplaatsen aan te leggen.

Op hetzelfde ogenblik moet ook nagegaan worden waar zich nog pijnpunten bevinden voor het gebruik van de motorfiets/scooter in de stad. Er kan ook nagegaan worden of er samen met de bedrijven niet gedacht kan worden aan de bedrijfsscooter of bedrijfsmotorfiets in plaats van de bedrijfswagen, toch wanneer het om zuivere woonwerkverplaatsingen gaat, die momenteel toch ook vaak individueel gebeuren.

3. Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken

Wat betreft het openbaar vervoer, wil onze fractie inzetten op veiligheid en comfort om de mensen die momenteel geen gebruik maken van het openbaar vervoer aan te sporen dat wel te doen. De netheid van de (pre)metrostations vormt daarbij een belangrijk aspect.

Wij zijn sterke voorstanders van de metro. Metrostellen kosten in aankoop meer dan trams of bussen, maar ze hebben een bijzonder lange levensduur en de afschrijvingstermijnen zijn veel langer. Als bij het uitgebreid tramaanbod staat dat de tram het voordeel biedt van een grotere sociale controle : dan geldt dat voor de BOA's ook !

Hoe ver staat het met de studie naar de metrolijnen van Ukkel naar Schaarbeek en het Militair Hospitaal in Neder-Over-Heembeek ?

Over haalbare maatregelen : er wordt gezocht naar betere frequenties, als de infrastructuur dat toelaat. Er wordt verwezen naar een studie van

de circulation. Ainsi, le matin, il y aurait davantage de bandes pour le trafic entrant et l'inverse le soir. Il faut également investir dans l'optimisation de la gestion des feux de circulation afin de fluidifier le trafic de transit sur nos routes grâce à des « ondes vertes ».

2. Favoriser des transports plus doux

Le plan souligne, à juste titre, que les déplacements de moins d'un kilomètre et de moins de cinq kilomètres pourraient en principe se faire respectivement à pied ou à vélo. Il y a bien sûr des exceptions : les personnes âgées qui se déplacent avec difficulté, les personnes qui vont faire des courses et reviennent avec un coffre plein, ...

Nous devons aussi réfléchir à l'organisation de notre réseau de distribution. La proximité des commerces de quartier est justement un des atouts de Bruxelles. Il faut examiner cela tant du point de vue social que du point de vue de la mobilité. Plutôt que d'augmenter la charge administrative et fiscale qui pèse sur ces magasins, il faudrait, au propre comme au figuré, accorder plus de place aux commerces de proximité.

Nous pensons aussi aux circuits de promenades. Bruxelles est une ville relativement petite, cela devrait donc être faisable. Dans le cadre des contrats de quartier, ils peuvent, conjointement avec d'autres objectifs, améliorer la qualité de vie dans certaines parties de la ville.

Quelle place pour les deux-roues motorisés ?

Pour des distances supérieures à cinq kilomètres, les scooters et les motos, constituent une solution de remplacement plus flexible et plus rapide que la voiture. Malheureusement, le plan Iris 2 ne leur prête que peu, voire pas d'attention. Les problèmes de mobilité croissants ont entraîné une forte augmentation des scooters et des motos dans la circulation quotidienne.

Bruxelles a intérêt à développer l'utilisation des scooters et des motos. Ils diminuent la pression du trafic, répondent à des normes strictes d'émissions, sont nettement moins bruyants qu'autrefois et maintiennent l'accessibilité et la qualité de vie de la ville. En outre, ils n'accaparent guère les rares places de stationnement. Une politique d'encouragement pourrait notamment prévoir d'adapter les routes, leur revêtement, les ronds-points, etc. aux deux-roues motorisés.

Les villes et les communes devraient prévoir des facilités de stationnement spécifiques. On peut réfléchir à un système de subsidies pour les communes mais aussi pour les particuliers afin d'aménager des emplacements de stationnement pour les motos.

Dans le même temps, il faut localiser les points noirs qui subsistent pour les utilisateurs de scooters/motos en ville. Il faut aussi étudier avec les entreprises la possibilité de remplacer les voitures de société par des scooters ou des motos de société, ne serait-ce que pour les déplacements domicile-travail qui se font aujourd'hui le plus souvent sur une base individuelle.

3. Rendre les transports publics plus attractifs

En ce qui concerne les transports en commun, notre groupe veut mettre l'accent sur la sécurité et le confort des personnes qui ne les utilisent pas actuellement afin de les inciter à prendre les transports en commun. La propreté des stations de (pré)méto en est un des aspects importants.

Nous sommes de fervents partisans du métro. À l'achat, les rames de métro sont plus chères que les trams ou les bus mais elles ont une durée de vie particulièrement longue et ont un délai d'amortissement beaucoup plus long. Une offre de tram étendue offre l'avantage d'un plus grand contrôle social, c'est aussi le cas du BOA !

Où en est l'étude pour les lignes de métro d'Uccle vers Schaarbeek et l'hôpital militaire à Neder-Over-Heembeek ?

Au sujet des mesures faisables : on recherche de meilleures fréquences, là où l'infrastructure le permet. Il est fait référence à une étude datant

eind 2006, volgens welke de metrolijnen verzadigd waren. Zou het mogelijk zijn over deze studie te beschikken ?

Op het grootste deel van de Brusselse metro komen twee lijnen samen. In plaats van met metroknooppunten te werken, heeft de Brusselse metro meer weg van een ritssluiting. Dit met alle gevolgen vandien voor de frequentie van de voertuigen op de afzonderlijke delen van metrolijnen 1A en 1B. Dit moet vermeden worden bij de conceptie van nieuwe metrolijnen. We zouden graag zien dat de studies voor een splitsing van metrolijn 1 zo snel mogelijk worden opgestart.

In het stadscentrum, de handelswijken en toeristische centra zou er een ander, kleiner soort bus ingezet moeten worden op korte lijnen. Deze bussen zouden op elektriciteit moeten rijden en met een grotere frequentie. Dat houdt in : minder uitstoot (minder schade aan toeristische en andere gebouwen), minder opstoppingen dan met de grotere modellen die moeilijker kunnen draaien enz.. Het biedt ook de mogelijkheid om personen met beperkte mobiliteit de korte afstand tussen thuis en bijvoorbeeld de supermarkt te laten overbruggen zonder daarvoor de auto te moeten gebruiken.

Het Iris II-plan somt ook enkele enkele pijnpunten van het openbaar vervoer :

- de ongunstige omstandigheden op het vlak van de wachttijden
- de informatieverstrekking aan de gebruikers. Dit zou binnen Brussel, maar ook op het niveau van het Brusselse hinterland veel beter moeten. Ook de gebrekkige informatieverstrekking als er iets mis loopt op het MIVB-netwerk, blijft een probleem.

4. Een gehiërarchiseerd en beveiligd wegennetwerk ontwikkelen

Het onveiligheidsgevoel mag misschien gestegen zijn, de objectieve ongevallencijfers voor het Brusselse Gewest zijn gedaald. Waakzaamheid en verdere inspanningen zijn nodig om de trend dalende te houden naar de toekomst toe.

5. Een gecoördineerd en regulerend parkeerbeleid toepassen

De overstapparkings rond metrostations aan de rand van Brussel moeten fors uitgebreid worden. Dit biedt heel wat voordelen :

- reductie parkeerzoekkilometers;
- beperkt autoverkeer richting stadscentrum;
- parkeerdruk voor lokale bewoners vermindert en leefbaarheid wordt groter;
- IRIS-2 beoogt een niet onaanzienlijk aantal van 14.600 transitparkeerplaatsen tegen 2020. Maar wat is er met de beloofde 6.000 ontradingsparkings gebeurd ? Komen die er nog ?

Die parkings moeten aantrekkelijk worden gemaakt : ze moeten toegankelijk, comfortabel, functioneel en beveiligd zijn. We denken aan een vlotte bereikbaarheid (in- en uitritten van parkings, aanduiding van het aantal vrije parkeerplaatsen van in de autofiles: het filealternatief moet zo zichtbaar mogelijk worden gemaakt), camerabewaking, winkel- en dienstvoorzieningen ...

Hun aantrekkelijkheid kan verder verhoogd worden door de parkings gratis te maken voor openbaar vervoerabonnees en goedkoop voor pendelaars en stadsbezoekers zonder abonnement die toch hun auto willen achterlaten om metro, tram of bus te nemen. Ook zij ontlasten het verkeer en maken de stad beter bereikbaar voor mensen die met de auto nu eenmaal de stad in moeten, zij het om professionele, sociale of winkelmotieven.

de fin 2006 selon laquelle les lignes de métro sont saturées. Serait-il possible de disposer de cette étude ?

Deux lignes roulent côte à côte sur une grande partie du métro bruxellois. Le métro bruxellois ressemble à une fermeture éclair plutôt qu'à une série d'échangeurs. Cela a des conséquences sur la fréquence des véhicules sur les tronçons distincts des lignes 1A et 1B. Cela doit être évité lors de la conception de nouvelles lignes de métro. Nous aimerions un démarrage dans les meilleurs délais des études en vue du dédoublement de la ligne 1.

Il faudrait introduire des bus plus petits au parcours limité dans le centre-ville, les quartiers commerçants et les centres touristiques. Ces bus devraient rouler à l'électricité et avoir une fréquence plus élevée. Il y aurait ainsi moins d'émissions de gaz (moins de dégâts aux bâtiments touristiques et autres), moins de bouchons qu'avec les modèles plus grands qui sont plus difficiles à manier dans les tournants, ... Cela permet aussi aux personnes à mobilité réduite d'effectuer les courtes distances entre la maison et le supermarché par exemple sans devoir pour autant utiliser une voiture.

Le plan Iris 2 énumère aussi quelques points noirs des transports en commun :

- des temps d'attente défavorables
- l'information fournie aux voyageurs doit être améliorée tant à Bruxelles que dans la périphérie. Le manque d'information en cas de problème sur le réseau de la STIB reste un problème.

4. Développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé

Le sentiment d'insécurité a peut-être augmenté mais les chiffres d'accidents objectifs ont diminué en Région de Bruxelles-Capitale. La vigilance et la poursuite des efforts sont nécessaires au maintien dans le futur de cette tendance à la baisse.

5. Appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice

Les parkings de transit près des stations de métro aux limites de la Région doivent être fortement étendus car ils présentent de nombreux avantages :

- il y a moins de kilomètres parcourus à la recherche d'un emplacement de parking;
- ils limitent la circulation automobile vers le centre-ville;
- ils réduisent la pression du stationnement pour les riverains et améliorent la qualité de vie;
- le plan Iris 2 envisage pas moins de 14.600 emplacements de transit d'ici 2020. Qu'est-il advenu des 6.000 emplacements de dissuasion promis ? Sont-ils maintenus ?

Ces parkings doivent être attractifs : ils doivent être accessibles, confortables, fonctionnels et sécurisés. Nous pensons à une accessibilité fluide (entrée et sortie du parking, indication du nombre d'emplacements libres dès qu'on est dans les embouteillages : cette proposition de solution doit être aussi visible que possible), surveillance par caméras, offre de commerces et services, ...

Leur attractivité peut encore être renforcée en accordant la gratuité aux abonnés des transports en commun et un prix intéressant aux navetteurs et aux visiteurs sans abonnement qui choisissent de laisser leur voiture pour prendre le métro, le tram ou le bus. Eux aussi désengorgent le trafic et améliorent l'accessibilité de la ville pour ceux qui doivent se rendre en ville en voiture que ce soit pour des raisons professionnelles, sociales ou de shopping.

Wat het GEN en de overstapparkings betreft, vinden wij dat er meer moet worden ingezet op ontradingsparkings aan openbaar vervoersknooppunten BUITEN de Brusselse Ring.

6. Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen

7. Realtime beheer en informatie rond mobiliteit

8. De logistiek en de verdeling van de goederen verbeteren

De verdere uitbouw van de haven van Brussel en het leveren van bulkgoederen via het kanaal biedt volgens ons oplossingen voor de verdeling van goederen. Hierbij zouden we ook eens moeten onderzoeken of het niet mogelijk is om in plaats van naar één verdeelcentrum te streven voor Brussel meerdere kleinere centra te ontwikkelen die dicht tegen de afritten/opritten van de autosnelwegen liggen. Een andere optie is om meer via het spoorvervoer te werken en het Diaboloproject hierbij inschakelen.

9. De « governance » verbeteren

En ce qui concerne le RER et les parkings de transit, nous estimons qu'il faut plus investir dans les parkings de dissuasion aux points de jonction avec les transports en commun À L'EXTÉRIEUR du ring de Bruxelles.

6. Accorder mobilité et aménagement du territoire

7. Information et gestion de la mobilité en temps réel

8. Améliorer la logistique et la distribution des marchandises

La poursuite du développement du port de Bruxelles et la fourniture de marchandises en vrac via le canal offrent selon nous des solutions pour la distribution des marchandises. Il faudrait aussi examiner la possibilité de développer plusieurs centres plus petits aux abords des entrées/sorties d'autoroutes plutôt que de viser un seul grand centre de distribution pour Bruxelles. Une autre option serait de recourir plus au transport ferroviaire et de mettre en oeuvre le projet Diabolo.

9. Améliorer la gouvernance

Advies van de Ecolo-fractie over het gewestelijk vervoersplan – IRIS 2

Algemeen

De Ecolo-fractie is tevreden met het IRIS 2-plan. Het doel van de planning met IRIS 2 is een voorwaarde voor een efficiënt beheer van de mobiliteit en het doel om het autoverkeer te verminderen is vermeld.

Wanneer men echter bekijkt welke maatregelen in aanmerking worden genomen, lijkt het IRIS 2-plan vast te stellen dat het Brussels Gewest zijn mobiliteitsbeleid moet afstemmen op een verhoging van het totale aantal reizen, ongeacht de *modus*. Afgezien van wat betrekking heeft op het openbaar vervoer, is er onduidelijkheid met betrekking tot de planning van de maatregelen en een operationeel plan. In die optiek zijn de maatregelen met betrekking tot de vermindering van het verkeer de minst geloofwaardige.

Bovendien voorziet IRIS 2 in vele investeringen ten voordele van het autoverkeer (tunnels, ondergrondse parkeergarages, ondergronds openbaar vervoer om de wegen vrij te maken voor de auto's, dynamische borden) die zullen worden gefinancierd door alle Brusselse gezinnen. Eens te meer is er een transfer van iedereen, met inbegrip van de gezinnen zonder voertuig, naar de gezinnen met een voertuig opdat ze hun gedrag niet hoeven te veranderen. Wij hebben dus in zekere zin te maken met een omgekeerde herverdeling van de rijkdom. Deze maatregelen geven ook een negatief signaal dat ingaat tegen de doelstellingen met betrekking tot de vermindering van de verkeersdrukke.

Dit valt des te meer te betreuren daar de keuze van een tussenscenario het Gewest niet in staat zal stellen om de internationale verbintenissen na te komen en de normen te halen. Deze keuze bevestigt het primaat van het autoverkeer op de gezondheid en de kwaliteit van het leven van de Brusselaars die de collectieve kosten van een intensief gebruik van het individueel voertuig moeten blijven financieren in het kader van de gezondheidszorg en met de vermindering van hun levenskwaliteit tot gevolg.

Deze beslissing om niet te opteren voor een ambitieus plan wordt een tweede maal betaald, daar het niet naleven van de normen met betrekking tot de luchtkwaliteit wellicht zal leiden tot financiële boetes voor ons Gewest.

Ten slotte gaat de kwestie van een eventuele stadstol voorbij aan andere scenario's zoals de tol in het GEN-gebied. Voorbeelden uit het buitenland bewijzen echter dat een bezinning over een tol binnen Brussel interessant is indien men de druk door het autoverkeer wil verminderen en een verandering van vervoersmodus naar zachtere vervoersmodi wil bewerkstelligen.

Het gebrek aan ambitie van IRIS 2 en het gebrek aan realisme, gezien de huidige uitdagingen (oliepieken, klimaatopwarming, kwaliteit van de lucht, lawaai, concentratie van de bevolking in de steden, ...), zorgen ervoor dat het plan al achterhaald is.

Prioriteit 1 (Het zachtere vervoer begunstigen)

Het doel dat wordt nagestreefd is wenselijk en de voorgestelde maatregelen gaan in goede richting. Ze worden echter niet gedetailleerd en er wordt geen kostenplaatje vermeld. Zowel voor de voetgangers als voor de fietsers is er geen sprake van een actie met betrekking tot de hindernissen in verband met het fout parkeren en met betrekking tot de eerbiediging van het verkeersreglement.

Prioriteit 2 (Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken)

IRIS 2 stelt strategische doelstellingen vast, waaronder de organisatie van aantrekkelijke frequentie en coördineerbare frequentie om de duur van het parcours voorzienbaar te maken. De uitvoering van het trams/bus-

Avis du Groupe Ecolo portant sur le plan régional des déplacements – IRIS 2

Généralités

C'est avec satisfaction que le Groupe Ecolo accueille l'arrivée du plan Iris 2. L'objectif de planification poursuivi par Iris 2 constitue une condition à une gestion efficace de la mobilité et l'objectif de diminution de la pression automobile est énoncé.

Cependant, lorsqu'on se penche sur les mesures retenues, le plan Iris 2 semble s'accommoder du constat que la Région bruxelloise doit inscrire sa politique de mobilité dans une logique d'augmentation du nombre global de déplacements, quel que soit le mode. A part en ce qui concerne les transports en commun, le flou règne quant à la planification des mesures et à un plan opérationnel. Dans cette optique, ce sont les mesures liées à la réduction du trafic qui sont les moins crédibles.

Par ailleurs, Iris 2 prévoit de nombreux investissements en faveur des déplacements automobiles (tunnels, parkings souterrains, mise en souterrain de transports en commun pour dégager la voirie en faveur des voitures, panneaux à message variable) qui seront financés par tous les ménages bruxellois. Une fois de plus, un transfert de tous, y compris des ménages non motorisés, sera opéré vers les ménages motorisés afin de leur permettre de ne pas changer de comportement. On se trouve donc en quelque sorte face à une redistribution inversée des richesses. Ces mesures lancent également un signal négatif qui va à l'encontre de l'objectif annoncé d'une réduction de la pression automobile.

C'est d'autant plus regrettable que le choix du scénario intermédiaire ne permettra pas à la Région de respecter les engagements et normes internationaux. Ce choix entérine la primauté du trafic automobile sur la santé et la qualité de vie des Bruxellois qui devront continuer à financer le coût collectif de l'usage intensif de la voiture individuelle en soins de santé et en diminution de leur qualité de vie.

Cette décision de ne pas opter pour un plan ambitieux se payera une seconde fois puisque le non respect des normes relatives à la qualité de l'air entraînera vraisemblablement des pénalités financières pour notre Région.

Enfin, la question d'un éventuel péage urbain fait l'impasse sur d'autres scénarii que le péage ceinture couvrant la zone RER. Les exemples étrangers prouvent pourtant qu'une réflexion sur un péage intrabruuxellois a toute sa pertinence si l'on souhaite réellement diminuer la pression automobile et opérer un transfert modal vers les modes doux de déplacement.

Le manque d'ambition d'Iris 2 et son manque de réalisme face aux défis actuels (pic de pétrole, réchauffement climatique, qualité de l'air, bruit, densification des villes, ...) le rendent déjà obsolète.

Priorité 1 (Favoriser des transports plus doux)

L'objectif poursuivi est souhaitable et les mesures proposées vont dans la bonne direction. Cependant, elles ne sont pas détaillées ni budgétisées. Par ailleurs, tant pour les cheminements piétons que cyclistes, aucune action n'est même évoquée concernant les obstacles liés au stationnement illicite et au non respect du code de la route.

Priorité 2 (Rendre les transports publics plus attractifs)

Iris 2 définit des axes stratégiques dont l'organisation de fréquences attractives et coordonnables pour assurer la prévisibilité de la durée du parcours. La mise en œuvre du plan tram/bus de la STIB va à l'encontre

plan van de MIVB gaat in tegen deze wens (frequenties 's avonds en in het week-end en meer aansluitingen).

De enige oplossingen die worden overwogen voor de oververzadiging van de metro, bestaan erin de capaciteit ervan te verhogen zonder rekening te houden met het feit dat de verbetering van het bovengronds net het mogelijk zou maken om vele reizigers te laten terugkeren naar de bussen en de trams die zij niet meer nemen omdat ze niet klokvast rijden op de piekuren.

Het doortrekken van de metro in dichtbevolkte zones (Ukkel) is een nutteloze meerkost ten opzichte van snelle tramlijnen en draagt bij tot een tendens die erin bestaat het openbaar vervoer ondergronds te maken zonder de openbare ruimte opnieuw te delen. Dit is nochtans de voorwaarde om het openbaar vervoer te kiezen in plaats van de wagen.

Er is geen sprake van een vermindering van de wegcapaciteit naast de invoering van het GEN;

Prioriteit 3 (Aanmoediging van een rationeler autoverbruik)

De maatregelen ter ondersteuning van het systeem van autodelen zijn essentieel om de Brusselse gezinnen te helpen om het eigen voertuig van de hand te doen of om er slechts één per gezin te behouden. Dat is tevens een middel om de parkeerproblemen op te lossen zonder de ruimte voor de voertuigen te verhogen ten nadele van andere functies. Insgelijks is het positief dat de taxi wordt overwogen als een schakel in de keten van het alternatief vervoer in de plaats de individuele auto.

Jammer genoeg stelt IRIS 2 op geen enkel ogenblik slagkrachtige acties in uitzicht om de strijd te beginnen tegen het autosolisme dat nochtans een van de factoren is die de congestie van het verkeer in Brussel in de hand werken. Er is nergens sprake bijvoorbeeld van stroken voor voertuigen die drie personen of meer vervoeren.

Prioriteit 4 (Een hiërarchisch en beveiligd wegennet ontwikkelen)

De beveiliging van het wegennet is van fundamenteel belang. Jammer genoeg stelt IRIS 2 geen maatregelen in uitzicht om dat tot stand te brengen en blijft het vaak.

De hiërarchische indeling van de wegen en de invoering van collectoren is ingevoerd zonder na te denken over de middelen om dat te bereiken zonder de kwaliteit van het leven op die wegen te schaden. De wijken errond zijn doorgaans dichtbevolkt en er zijn veel activiteiten. De bouw (duur) van nieuwe tunnels voorkomt de kwestie van het delen van de openbare ruimte, biedt geen oplossing voor de problemen in verband met de uitstoot van verontreinigde stoffen door de voertuigen en slurpt investeringen op die niet zullen kunnen worden gedaan op andere vlakken (openbare vervoer, fietsinfrastructuur, kwaliteit van de verplaatsingen van voetgangers, ...).

Prioriteit 5 (Toepassing van een gecoördineerd en regulerend parkeerbeleid)

De wil om een gepland parkeerbeleid te voeren is positief. IRIS 2 overweegt ondanks alles een globale toename van de parkeerplaatsen en stelt nergens de hoge motoriseringsgraad in ons Gewest in vraag. In Parijs echter waar de motorisering 20 % bedraagt, blijft men de openbare ruimte verdelen ten gunste van alternatieve vervoermiddelen. IRIS 2 meent dat het normaal is dat elke buurtbewoner beschikt over een parkeerplaats in de buurt van zijn woning, hoewel de Brusselaars zelf in grote mate verantwoordelijk zijn voor de toename van het gebruik van de individuele wagen. Het is contraproductief om de druk op het parkeren te willen verminderen door *carsharing* te bevorderen en anderzijds nieuwe parkeergarages te bouwen. Eens te meer zullen de zware investeringen en parkeerplaatsen niet kunnen dienen voor andere modi. Hoewel we ons bevinden in een

de ce souhait (fréquences en soirée et weekend et multiplication des correspondances).

Les seules solutions envisagées à la saturation du métro consistent à augmenter la capacité de ce mode sans prendre en compte le fait que l'amélioration du réseau de surface permettrait à de nombreux voyageurs de retourner vers les bus et trams qu'ils ont dû abandonner à cause de leur manque de fiabilité horaire aux heures de pointe.

Le prolongement du métro vers des zones peu densément peuplées (Uccle) représente un surcoût inutile par rapport à des lignes de tram rapides et participe à la tendance consistant à enterrer les transports en commun sans procéder à un nouveau partage de l'espace public en surface qui est pourtant la condition d'un report modal de la voiture vers le transport en commun.

Aucune diminution des capacités routière n'est par ailleurs planifiée en parallèle à la mise en œuvre du RER.

Priorité 3 (Encourager une utilisation plus rationnelle de la voiture)

Les mesures de soutien au système de voitures partagées sont essentielles pour aider les ménages bruxellois à ne pas posséder de véhicule personnel ou à ne pas en posséder plus d'un par ménage. C'est également un moyen de résoudre les problèmes de parking sans augmenter l'espace occupé par la voiture au détriment d'autres fonctions. De la même manière, il est positif que le taxi soit envisagé comme un maillon à part entière de la chaîne de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Malheureusement, à aucun moment le plan Iris 2 n'envisage d'actions volontaristes pour lutter contre l'automobilisme qui constitue pourtant un des facteurs de la congestion automobile à Bruxelles. Il n'est nulle part question par exemple de bandes réservées aux voitures transportant 3 personnes ou plus.

Priorité 4 (Développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé)

La sécurisation du réseau routier est fondamentale. Malheureusement, Iris 2 ne détaille pas les mesures pour y parvenir et reste dans le flou.

La hiérarchisation des voiries et l'introduction de collecteurs est introduite sans réflexion sur les moyens d'y parvenir sans dégrader la qualité de vie sur ces axes qui sont généralement densément peuplés et qui accueillent de nombreuses activités. La construction (coûteuse) de nouveaux tunnels évite la question du partage de l'espace public, ne répond en rien aux problèmes liés aux émissions polluantes des véhicules et mobilise des investissements qui ne pourront donc être affectés ailleurs (transports en commun, infrastructures cyclables, qualité de déplacement des piétons, ...).

Priorité 5 (Appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice)

La volonté d'une politique planifiée du stationnement est positive. Cependant, Iris 2 envisage malgré tout une augmentation globale des places de stationnement et ne remet nullement en question le taux particulièrement élevé de motorisation dans notre Région. Alors qu'à Paris par exemple, où le taux de motorisation est de 20 %, on continue à partager l'espace public en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, Iris 2 estime qu'il est normal que tout riverain dispose d'une place de stationnement près de son domicile bien qu'une part non négligeable de l'augmentation des déplacements en voiture individuelle est le fait des Bruxellois eux-mêmes. Il est contreproductif de vouloir diminuer la pression sur le stationnement en favorisant le *carsharing* d'une main et en construisant de nouveaux parkings de l'autre. Une fois de plus, les in-

Gewest met schaarse ruimte, wordt echter overwogen om overstapparkerplaatsen te bouwen voor de inkomende pendelaars.

Prioriteit 6 (Mobiliteit en ruimtelijke ordening)

De strategische doelstellingen gesteld in IRIS 2 zijn van fundamenteel belang voor de organisatie van de mobiliteit en voor een vermindering van het aantal kilometers. Jammer genoeg wordt er in IRIS 2 geen gewag gemaakt van de kwestie van de localisatie van de collectieve diensten. Het voorbeeld van de sluiting van postkantoren toont echter aan dat het van fundamenteel belang is dat elke inwoner een reeks diensten vindt in de buurt, indien hij vele verplaatsingen wil vermijden. Dit is ook het geval voor de crèches, de scholen en sommige winkels.

Prioriteit 7 (Informatie en beheer van de mobiliteit in real time)

Het aanwenden van dynamische borden is een belangrijke investering voor de automobilisten en zal het snelwegkarakter van de wegen in de stad die ermee worden uitgerust versterken. Er is echter nergens sprake van een gelijkaardige dienst voor de gebruikers van het openbaar vervoer voor wie de informatie in *real time* van fundamenteel belang is om hun reis te plannen.

Prioriteit 8 (Verbetering van de logistiek en de verdeling van de goederen)

De wil om het goederenvervoer over het water en met de trein te versterken is een uitstekende optiek. Met betrekking tot de leveringen in het Gewest, valt het te betreuren dat nergens wordt overwogen om gebruik te maken van het cyclo-cargotype voertuigen die een ideaal alternatief vormen voor de vrachtwagens en de lichte vrachtwagens voor leveringen van minder dan 200 kg.

Prioriteit 9 (Het bestuur verbeteren)

De vaststelling dat er een behoefte is aan samenhang in het mobiliteitsbeleid staat in het IRIS 2-plan alsook de behoefte aan een verband tussen de verschillende planningstools. Er is echter geen sprake van enige concrete maatregel om het verlies aan doeltreffendheid door de verspreiding van de beslissingsniveau weg te werken. Regelmatig wordt het gewestelijk mobiliteitsbeleid verlamd door blokkeringen door sommige gemeenten (aanleg van eigen banen, ontbreken van een echt verkeersveiligheidsbeleid, eerbiediging van het verkeersreglement, ...). Nochtans komt dit soort problemen die verband houden met het goed bestuur niet ter sprake in prioriteit 9.

vestissements lourds engagés dans le parking, ne pourront servir à d'autres modes. Par ailleurs, alors que nous sommes dans une région où l'espace est rare, il est envisagé de construire des parkings de transit au bénéfice de la navette entrante.

Priorité 6 (Accorder mobilité et aménagement du territoire)

Les axes stratégiques développés par Iris 2 sont fondamentaux pour l'organisation de la mobilité et une diminution du nombre de kilomètres parcourus. Malheureusement, Iris 2 n'évoque pas la question de la localisation des services collectifs. Pourtant, l'exemple des fermetures des bureaux de poste montre qu'il est fondamental que chaque habitant puisse trouver une série de services à proximité si l'on veut éviter de multiplier les déplacements. Il en va de même pour les crèches, les écoles et certains commerces.

Priorité 7 (Information et gestion de la mobilité en temps réel)

La mise en œuvre de panneaux à message variable constitue un important investissement à destination des automobilistes et renforcera le caractère autoroutier des axes métropolitains qui en seront équipés. Par ailleurs, il n'est nulle part question d'offrir un service similaire aux usagers des transports en commun pour qui l'information en temps réel est fondamentale pour planifier un déplacement.

Priorité 8 (Améliorer la logistique et la distribution des marchandises)

La volonté de renforcer le transport de marchandises par voie d'eau et par le train est une excellente optique. En ce qui concerne les livraisons dans la Région, il est regrettable qu'il ne soit nulle part envisagé de recourir à des véhicules de type cyclo-cargo qui représentent une alternative idéale aux camions et camionnettes pour les livraisons inférieures à 200 kg.

Priorité 9 (Améliorer la gouvernance)

Le constat d'un besoin de cohérence dans les politiques de mobilité est établi par le plan Iris 2 ainsi que le besoin de mise en relation des différents outils de planification. Cependant, aucune mesure concrète destinée à remédier à la perte d'efficacité liée à l'éclatement des niveaux de décision n'est envisagée. Régulièrement la politique régionale de mobilité est paralysée par des blocages venus de certaines communes (aménagement de sites propres, absence de politique véritable de sécurité routière, de respect du code de la route, ...). Pourtant, ce type de problèmes liés à la bonne gouvernance n'est pas évoqué dans la priorité 9.

Advies van de Groen !-fractie over het gewestelijk vervoersplan – IRIS 2

Lang leve het « STOP-principe »

Wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2020 daadwerkelijk 20 % minder CO₂ uitstoten, zoals Iris 2 zegt, dan is het hoog tijd voor een drastische vermindering van het aantal auto's in en rond Brussel. De beste aanpak hiervoor is prioriteit geven aan de minst belastende gebruikers van de openbare ruimte. Hun veiligheid en comfort moet in de eerste plaats worden gegarandeerd. Eerst komen de Stappers (voetgangers), dan de Trappers (fietsers), dan de gebruikers van het Openbaar vervoer en als laatste de gebruikers van gemotoriseerd Privévervoer.

Deze hiërarchie staat bekend als het « STOP-principe ». Volgens de Groen ! fractie ontbreekt deze benadering volledig in Iris 2. Er wordt geprobeerd om te remediëren aan enkele pijnpunten waar auto's of openbaar vervoer niet voldoende doorstromen of met elkaar in conflict komen door extra lijnen of tunnels te voorzien. Dergelijke oplossingen verhelpen het fundamenteel probleem niet, integendeel : ze trekken enkel nóg meer gemotoriseerd verkeer aan.

Mobiliteitscijfers van het Nationaal Instituut voor Statistiek bevestigen het fiasco van het eerste tienjarenplan. Elk jaar opnieuw stijgt het aantal afgelegde kilometers op de Brusselse wegen. Zo zijn de verplaatsingen per auto van 1996 tot 2006 gestegen met 8 %. Op de secundaire wegen in het Brussels gewest is dit zelfs een stijging van 38 %. Groen ! ziet in Iris 2 dus absoluut geen garantie voor een vermindering van het autoverkeer.

Pleidooi voor een « Modal Shift »

Alle verschillende vervoersmodi tegelijk aanmoedigen kan niet in onze beperkte publieke ruimte. Er moeten dus keuzes worden gemaakt en daarom pleit de Groen !-fractie pleit voor een « Modal Shift ». Dit betekent een switch van de gebruikelijke autoverplaatsingen naar verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer. Enkele cijfers bevestigen dat dit geen utopie hoeft te zijn : 62,5 % van de autoverplaatsingen zijn korter dan 5 km en 25 % is zelfs korter dan 1 km. Heeft iedereen voor een verplaatsing van minder dan één kilometer daadwerkelijk die auto nodig ?

Willen we een geslaagde « Modal Shift », dan moeten we werk maken van de veiligheid van voetgangers en fietsers. Via Secura alarmeerde ons onlangs over de onveiligheid van de zebrapaden; het ontbreken van degelijke fietsroutenetwerken en de quasi onbestaande bescherming van fietslogo's op de asfaltweg. Lovenswaardig in het Iris 2-plan is wel het pleidooi voor meer zone 30-gebieden. Basisvoorwaarde hierbij is de combinatie met een ingenieus eenrichtingsverkeer. Een automobilist die zich in een zone 30 waagt, zou na één poging volledig moeten ontmoedigd zijn. Enkel zo kunnen onze wijken echt heropbloeien. Voorts moet Iris 2 strenger toezien op de beperking van het aantal parkeerplaatsen. De toepassing van rondzendbrief 18 (W. Draps) kan hierbij helpen : bedrijven krijgen meer of minder parkeerplaatsen, afhankelijk van hun ligging en bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Tot slot wil de Groen !-fractie ook een directe belasting van elke automobilist die het centrum binnenrijdt : een tolheffing. Voorbeelden in Londen en Stockholm bewijzen de haalbaarheid en enorm positieve impact van stadstol.

Sluipverkeer tegenhouden, parkeerplaatsen beperken en tolheffing zijn gouden regels waarmee andere Europese steden de leefbaarheid van hun stad nieuwe kansen geven. Ook Brussel moet die ambitie hebben.

Afspraken over de gewestgrenzen heen

Tot slot pleit Groen ! voor afspraken met de omliggende gewesten en de verschillende vervoersmaatschappijen. Het meerjarenplan voor de

Avis du Groupe Groen ! portant sur le plan régional des déplacements – IRIS 2

Longue vie au principe « STOP »

Si la Région de Bruxelles-Capitale veut effectivement réduire ses émissions de CO₂ de 20 % d'ici 2020 comme le prévoit le plan Iris 2, il est grand temps de réduire drastiquement le nombre de voitures dans et autour de Bruxelles. La meilleure approche consiste à donner la priorité aux utilisateurs de l'espace public qui causent le moins de nuisances. Il faut avant tout garantir leur sécurité et leur confort. Il s'agit en premier lieu des piétons (Stappen-marcher), ensuite des cyclistes (Trappen-pédaler), puis des usagers des transports en commun (Openbaar vervoer) et en dernier lieu des utilisateurs d'un moyen de transport privé motorisé (Privévervoer).

Cette hiérarchie est connue sous le nom du « principe STOP ». Groen ! estime que le plan Iris 2 a complètement ignoré cette approche. Ce plan tente de résoudre quelques points noirs, où voitures et transports en commun soit connaissent des problèmes de fluidité soit entrent en conflit, en créant des lignes ou des tunnels supplémentaires. De telles solutions ne changent rien au problème fondamental. Au contraire, elles renforcent encore la circulation motorisée.

Les chiffres de l'INS en matière de mobilité confirment le fiasco du premier plan décennal. Chaque année, le nombre de kilomètres parcourus sur les routes bruxelloises augmente. Ainsi, entre 1996 et 2006, les déplacements en voiture ont augmenté de 8 %. Sur les routes secondaires de la Région, on assiste même à une augmentation de 38 %. Selon Groen !, Iris 2 ne présente aucune garantie d'une diminution du trafic automobile.

Plaidoyer en faveur d'un « transfert modal » (Modal Shift)

Il n'est pas possible d'encourager simultanément tous les moyens de transport dans notre espace public limité. Il faut donc opérer des choix et c'est pourquoi Groen ! plaide en faveur d'un transfert modal. Il s'agit de remplacer les habituels déplacements en voiture par des déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun. Quelques chiffres montrent que c'est parfaitement réalisable : 62,5 % des déplacements en voitures sont inférieurs à cinq kilomètres et 25 % font même moins d'un kilomètre. Tout le monde a-t-il vraiment besoin d'une voiture pour parcourir des trajets de moins d'un kilomètre ?

Si nous voulons réussir ce transfert modal, nous devons travailler à la sécurité des piétons et des cyclistes. Via Secura nous a alertés récemment sur l'absence de sécurité des passages pour piétons; l'absence d'itinéraires cyclables de qualité et la quasi absence de protection du logo vélo sur les voiries asphaltées. Ce qui mérite toutefois d'être loué, c'est le plaidoyer du plan Iris 2 en faveur de l'augmentation du nombre de zones 30. La condition de base pour ce faire est de la combiner avec une ingénieuse circulation à sens unique. L'automobiliste qui se hasarde dans une zone 30 devrait ne plus avoir envie de s'y aventurer une deuxième fois. Ce n'est qu'ainsi que nos quartiers pourront vraiment s'épanouir à nouveau. En outre, Iris 2 doit veiller à limiter plus strictement le nombre de places de stationnement. L'application de la circulaire n° 18 (W. Draps) peut y contribuer : les entreprises obtiennent plus ou moins d'emplacements en fonction de leur situation géographique et de leur accessibilité en transports en commun. Enfin, Groen ! souhaite aussi l'introduction d'une taxe directe pour tout automobiliste qui se rend dans le centre : un péage urbain. Les exemples de Londres et Stockholm prouvent la faisabilité et l'énorme impact positif d'un péage urbain.

Enrayer la circulation de transit, limiter les emplacements de stationnement et introduire un péage urbain sont les règles d'or des autres villes européennes pour redonner une qualité de vie à leur ville. Bruxelles doit aussi avoir cette ambition.

Dépasser les frontières régionales par la conclusion d'accords

Enfin, Groen ! plaide pour des accords avec les régions voisines et les différentes sociétés de transports en commun. Le plan pluriannuel en

Brusselse mobiliteit kan enkel slagen als er gezamenlijke afspraken zijn voor zowel privé- als openbaar vervoer; gaande van overstapparkings en aanpassingen aan de Ring rond Brussel tot geïntegreerde tickets voor trein, bus, tram en metro. Volledig in die lijn moet de uitbouw van het GEN een versnelling hoger. Vlaams-Brabant is de kampioen van het autopendelen onder de Vlaamse provincies. Het is aan Brussel om die pendelaars een alternatief te bieden in de vorm van een degelijk uitgebouwd netwerk van openbaar vervoer én fietssnelwegen.

faveur de la mobilité à Bruxelles ne pourra être couronné de succès que s'il existe des accords conjoints tant pour le transport privé que pour le transport public, sur les parkings de dissuasion, les modifications du Ring et le ticket intégré train-tram-bus-métro. Dans le droit fil de cette politique, il faut donner un coup d'accélérateur au RER. Parmi les provinces flamandes, le Brabant flamand est le champion des navettes en voiture. C'est à Bruxelles d'offrir une solution de remplacement à ces navetteurs, sous la forme d'un réseau de transports en commun de qualité et d'un réseau express régional pour cyclistes.

Advies van de PS-fractie over het gewestelijk vervoersplan – IRIS 2

1. Algemeen – Doelstellingen

De PS-fractie betreurt het feit dat het opstellen van het plan traag verloopt en dat er een gebrek aan overleg is met de gemeentelijke en sociaal-economische actoren *upstream*.

De PS-fractie betreurt dat de gegevens die worden gebruikt (STRATEC-studie) om het IRIS 2-plan op te stellen, dateren van 2003 (zijnde 6 jaar voor de uitvoering van het plan).

Naast wat blijkt uit het advies van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreurt de PS-fractie dat het IRIS 2-plan de vermindering van de CO₂-emissie alleen in uitzicht stelt via de vermindering van het autoverkeer. De PS-fractie benadrukt dat er bijkomende mogelijkheden moeten worden overwogen zoals het gebruik van de eigen wagen of het invoeren van bussen met hoge dienstverlening.

Naast wat blijkt uit het advies van de Economische en Sociale Raad betreurt de PS-fractie dat het IRIS 2-plan onvoldoende het verband legt met de gewestelijke beleidsmaatregelen die zijn ingevoerd door het contract voor de Economie en de Tewerkstelling of het Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

De PS-fractie legt sterk de nadruk op de noodzaak van een federale financiering voor het IRIS 2-plan. Dat is onontbeerlijk daar elke dag duizenden pendelaars gebruikmaken van de Brusselse wegen en van het Brussels openbaar vervoer.

2. Prioriteit 1 : Het zachtere vervoer bevorderen

De PS-fractie legt de nadruk op de noodzaak om beveiligde fietsstallingen te bouwen in de buurt van de woningen of van de stations.

2. Prioriteit 2 : Openbaar vervoer en GEN

De PS-fractie legt de nadruk op de noodzaak om het aanbod aan ondergronds openbaar vervoer (metro en premetro) uit te breiden wegens de congestie van het bovengronds netwerk.

De PS-fractie legt de nadruk op de noodzaak om prioritair een sociaal tariefbeleid te voeren zoals gepland door het IRIS 2-plan, onder meer ten behoeve van de 12-24 jarigen en om gratis vervoer in te voeren, wat moet worden gecompenseerd door de federale Staat.

De PS-fractie legt de nadruk op de noodzaak om het overstappen onder meer tussen het centrum van Vorst en het stadscentrum te evalueren.

3. Prioriteit 3 : Rationeel gebruik van de wagen: Cambio, taxi's, BVP

De PS-fractie is categoriek gekant tegen de invoering van een forfait voor kleine ritten in de taxisector zoals wordt voorgeschreven door het IRIS 2-plan. Deze maatregel is niet alleen nadelig voor de sociaaleconomisch kwetsbare gebruikers, maar ook voor de taxichauffeurs, omdat er geen rekening wordt gehouden met de wachttijd.

De PS-fractie dringt erop aan dat de Cambio-standplaatsen worden gekozen in coördinatie met de betrokken gemeenten.

4. Prioriteit 4 : Een hiërarchisch gestructureerd en beveiligd wegennet ontwikkelen

De PS-fractie dringt erop aan om een hiërarchische structuur van de verschillende wegen op te stellen in overleg met de gemeenten.

Avis du Groupe PS portant sur le plan régional des déplacements – IRIS 2

1. Généralités – Objectifs

Le Groupe PS regrette la lenteur du processus d'élaboration du plan ainsi que le manque de consultation en amont des acteurs communaux et socio-économiques

Le Groupe PS regrette que les données utilisées (étude STRATEC) pour concevoir le plan IRIS II datent de 2003 (soit 6 ans avant la mise en œuvre du plan).

Parallèlement à l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, le Groupe PS regrette que le plan IRIS II n'envisage la réduction des émissions de CO₂ qu'au travers de la réduction de la pression automobile. Il souligne que des pistes complémentaires sont également à prendre en compte, comme l'usage de la voiture propre ou la mise en place de bus à haut niveau de service.

Parallèlement à l'avis du Conseil économique et social, le Groupe PS regrette que le plan IRIS II ne fasse pas suffisamment le lien avec les politiques régionales instituées par le Contrat pour l'Economie et l'Emploi ou le Plan Régional de Développement.

Le Groupe PS insiste fortement sur la nécessité d'un financement fédéral du plan IRIS II. Celui-ci est incontournable dès lors que chaque jour, des milliers de navetteurs empruntent les routes et transports en commun bruxellois.

2. Priorité 1 : Favoriser les transports plus doux

Le Groupe PS insiste sur la nécessité de prévoir des parkings vélos sécurisés que ce soit aux alentours des habitations ou des gares.

2. Priorité 2 : Transports publics et RER

Le Groupe PS insiste sur la nécessité de développer l'offre de transport public en souterrain (métro et prémétro) vu la congestion du réseau en surface.

Le Groupe PS insiste sur la nécessité de mettre prioritairement en œuvre la politique tarifaire sociale prévue par le plan IRIS II notamment à destination des 12-24 ans et de tendre vers la gratuité, ceci devant être compensé par l'Etat fédéral.

Le Groupe PS insiste sur la nécessité d'évaluer la pratique de la rupture de charges notamment entre le centre de Forest et le centre-ville.

3. Priorité 3 : Usage rationnel de la voiture : Cambio, Taxis, PDE PDS

Le Groupe PS s'oppose catégoriquement à la mise en place d'un forfait « petites courses » dans le secteur des taxis tel que le prévoit le Plan IRIS II. Cette mesure est pénalisante non seulement pour les usagers fragilisés socio-économiquement mais aussi pour les chauffeurs de taxis puisqu'elle ne prend pas en compte le temps d'attente.

Le Groupe PS insiste pour que le choix des emplacements Cambio se fasse en coordination avec les communes concernées.

4. Priorité 4 : Développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé

Le Groupe PS insiste pour que la hiérarchisation des différentes voiries se fasse en concertation avec les communes.

5. Prioriteit 5 : Parkeren + Overstapparkerplaatsen

De PS-fractie dringt erop aan dat er overstapparkerplaatsen worden aangelegd in de buurt van de stations, opdat ze helemaal kunnen worden gefinancierd door de federale overheid en/of door de NMBS-groep.

6. Prioriteit 7 : Informatie en mobiliteitsbeheer

De PS-fractie legt de nadruk op de noodzaak om de informatie voor de reizigers van het openbaar vervoer te verbeteren zowel op de stopplaatsen als in de metrostations.

5. Priorité 5 : Stationnement + Parkings de transit

Le Groupe PS insiste pour que les parkings de transit soient situés aux abords des gares et qu'ils soient entièrement financés par le Fédéral et/ou le groupe SNCB.

6. Priorité 7 : Information et gestion de la mobilité

Le Groupe PS insiste sur la nécessité d'améliorer l'information à destination des usagers des transports en commun tant aux arrêts que dans les stations de métro.

Advies van de CD&V-fractie over het gewestelijk vervoersplan – IRIS 2

1. Algemene bemerkingen

De CD&V-fractie kiest voluit voor een mobiliteitsplan dat gebaseerd is op het STOP-principe, dat de volgende prioriteiten stelt : Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenwagen.

Dit betekent dat mensen afwisselend en naar gelang van de concrete situatie hetzij te voet gaan, fietsen, gebruikmaken van het openbaar vervoer of van de auto. We willen dan ook bijzondere aandacht besteden aan die combinatie en aan de kwaliteit van de overstap.

Wij staan een gecombineerde actie voor waarbij het autoverkeer wordt teruggedrongen, maar niet zonder een valabel alternatief aan te bieden : een veilige en aangename aanleg voor fietsers en voetgangers, die ook de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede zal komen, en een vlot en comfortabel openbaar vervoer. Inzake openbaar vervoer kiest de CD&V-fractie resoluut voor investeringen in het metronet op de plaatsen waar klantenpotentieel voorhanden is, maar ook voor hoogperformante tram- en buslijnen.

De verantwoordelijkheid voor mobiliteit ligt niet alleen bij de overheid. Scholen en bedrijven hebben hier een belangrijke rol in te spelen : sensibilisering, vervoersplannen, schoolrijen, enz. ...

Wij beseffen dat Brussel geen eiland is. Qua mobiliteit ondervinden wij de effecten van de pendel uit het hele land, en vooral uit de rand rond Brussel. Overleg en efficiënte samenwerking over de gewestgrenzen heen zijn noodzakelijk.

2. Commentaar 9 prioriteiten

Prioriteit 1 : Zachtere vervoerswijzen bevorderen

Zich te voet of per fiets verplaatsen dient prioritair bevorderd te worden. De CD&V-fractie hecht bijzonder veel belang aan de volledige en snelle realisatie van de gewestelijke fietsroutes zoals voorzien in Iris 1 en hernomen in Iris 2. Het valt te betreuren dat hieromtrent de laatste regeerperiode weinig gebeurd is. De aanleg van beveiligde fietsstallingen aan stations is van groot belang om de vlotte overschakeling tussen de verschillende vervoersmodi te stimuleren en een alternatief voor de personenwagen te bieden. Goed aangelegde en onderhouden voetpaden zijn van cruciaal belang om mensen te stimuleren hun verplaatsingen te voet te doen.

Prioriteit 2 : Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken

De CD&V-fractie is ervan overtuigd dat kleine maatregelen die niet meteen grote investeringen vereisen, een grote invloed kunnen hebben op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. De netheid van metrostellen en -haltes, tram en bus dragen bij tot een positief imago van het openbaar vervoer en verhogen het veiligheidsgevoel. Deze maatregelen kunnen onmiddellijk ingevoerd worden.

De informatieverstrekking door de MIVB dient beter te verlopen. Reizigers zijn klanten die een goede service verdienen. Bij onregelmatigheden in het verkeer dienen deze meteen meegedeeld te worden hetzij via luidsprekers, hetzij via digitale informatieborden en dit in het Nederlands, Frans en het Engels.

De frequentie van metrolijnen dient verhoogd te worden, onder andere door de uitbreiding van de piekuren. Metrolijn 1 dient dringend gesplitst te worden. Bij de bouw van nieuwe metrolijnen moet een ritsaansluiting zoals bij Merode te allen prijze vermeden worden, teneinde de frequentie van de metro in de toekomst verder te kunnen verhogen.

Avis du Groupe CD&V portant sur le plan régional des déplacements – IRIS 2

1. Observations d'ordre général

Le CD&V approuve pleinement un plan de mobilité qui repose sur le principe « STOP » qui établit les priorités suivantes : d'abord les piétons (Stappen-marcher), ensuite les cyclistes (Trappen-pédaler), puis les usagers des transports en commun (Openbaar vervoer) et en dernier lieu les utilisateurs d'un moyen de transport privé motorisé (Privévervoer).

Autrement dit, en fonction de la situation concrète, les gens sont successivement piétons, cyclistes, usagers des transports en commun ou automobilistes. Nous voulons apporter une attention particulière à cette combinaison et à la qualité des transitions.

Nous sommes favorables à une action combinée qui réduise la circulation automobile tout en offrant une solution de remplacement valable : des aménagements sécurisés et agréables pour les cyclistes et les piétons, qui amélioreront la qualité de l'espace public, et des transports en commun rapides et confortables. En matière de transports en commun, le CD&V opte résolument pour des investissements dans le réseau du métro, là où il y a un potentiel clients, mais aussi pour des lignes de tram et de bus très performantes.

Les pouvoirs publics ne sont pas seuls responsables de la mobilité. Les écoles et les entreprises ont aussi un rôle important à jouer : sensibilisation, plans de déplacements, rangs scolaires, ...

Nous sommes bien conscients que Bruxelles n'est pas une île. Nous ressentons les effets liés aux navetteurs en provenance de tout le pays, et en particulier de la périphérie de Bruxelles. Concertation et collaboration efficace au-delà des limites régionales sont une absolue nécessité.

2. Commentaire des 9 priorités

Priorité 1 : Favoriser des transports doux

Il faut encourager en priorité les déplacements à pied ou à vélo. Le groupe CD&V attache une importance particulière à la réalisation complète et rapide des itinéraires cyclables régionaux tels que prévus par Iris 1 et repris par Iris 2. On peut déplorer que les choses n'aient guère évolué sous la présente législature. Il est très important d'aménager des rangements sécurisés pour vélos dans les gares afin d'encourager une transition rapide entre les différents modes de déplacement et offrir une solution de remplacement à la voiture particulière. Des trottoirs bien aménagés et entretenus sont essentiels pour inciter les gens à se déplacer à pied.

Priorité 2 : Rendre les transports publics plus attractifs

Le groupe CD&V est convaincu que de petites mesures qui n'exigent pas de gros investissements dans l'immédiat peuvent avoir beaucoup d'influence sur l'attractivité des transports en commun. La propreté des rames et des stations de métro, des trams et des bus contribue à donner une image positive des transports en commun et augmente le sentiment de sécurité. Ces mesures peuvent être mises en oeuvre immédiatement.

La STIB doit mieux informer ses voyageurs. En effet, ces derniers sont des clients qui méritent un service de qualité. En cas de perturbations du trafic, ils doivent en être informés sans délai soit via les hauts-parleurs, soit via les panneaux d'information numériques, et ce, en français, en néerlandais et en anglais.

Il faut augmenter la fréquence de circulation des lignes de métro, notamment en étendant les heures de pointe. Il faut dédoubler d'urgence la ligne de métro 1. Lors de la construction de nouvelles lignes de métro, il faut à tout prix éviter un système en « fermeture éclair », comme à Mérode, afin de pouvoir encore augmenter la fréquence du métro dans le futur.

Daarnaast dient het aantal overstappen om op de bestemming te gera- ken maximaal beperkt te worden. Idealiter tot 1 overstap. Het is immers het overstappen en het risico de verbinding te missen die één van de groot- ste struikelblokken zijn om over te schakelen op het openbaar vervoer.

Prioriteit 3 : Een rationeel gebruik van de wagen aanmoedigen

De CD&V-fractie is voorstander van een geleidelijke invoering van een intelligente kilometerheffing (bijvoorbeeld eerst vrachtwagens, daarna ook personenwagens, maar met aandacht voor de sociale impact ervan), hetgeen moet leiden tot de zogenaamde modal shift naar duurzamere alternatieven. Deze heffing mag echter globaal genomen geen extra belasting vormen.

Taxi's uit Brussel moeten zowel naar als van Zaventem passagiers kun- nen vervoeren. Dat heeft positieve gevolgen voor het milieu en de por- tefeuille van de passagier. Groene golven kunnen de doorstroming van personenwagens bevorderen. Voorrang verdient evenwel het openbaar vervoer.

De CD&V-fractie pleit ook voor een verdere uitbouw van Cambio.

Prioriteit 4 : Een gehiërarchiseerd en beveiligd wegennet ontwikkelen

De CD&V-fractie pleit voor nieuwe tunnels om de bestaande overlast weg te werken. Grote invalswegen dienen te worden aangepast aan de stedelijke context. Het viaduct Herrmann-Debroux / Drie Fonteinien moet worden afgebroken en er moeten maatregelen genomen worden om sluip- verkeer te vermijden. Ook de afbraak van het Reyersviaduct moet worden onderzocht. Het Meiserplein moet heraanlegd worden.

Brede steenwegen (zoals de Leuvense-, Ninoofse- en Waterlose-) die- nen te worden versmald om rustiger rijgedrag te stimuleren en om plaats te maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Een ondertun- neling van de Keizer Karellaan moet onderzocht worden om de levenskwa- liteit van de omwonenden en handelaars te verzekeren.

Prioriteit 5 : Een gecoördineerd en regulerend parkeerbeleid toepassen

Naast de aanleg van overstapparkings binnen het Brussels Gewest moeten er ook overstapparkings buiten de Brusselse ring aangelegd wor- den.

Prioriteit 6 : Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen

De CD&V-fractie breekt een lans voor lokale handelskernen, waarbin- nen de omwonenden een minimaal aantal diensten kunnen terugvinden. Hierdoor worden verplaatsingen beperkt tot een minimum. Inzake bedrij- ven, zie opmerkingen Prioriteit 8. Het Iris 2-plan gaat niet diep genoeg in op deze problematiek.

Prioriteit 7 : Realtime beheer en informatie rond mobiliteit

Een goede informatieverstrekking aan de klanten-reizigers is van es- sentieel belang. Cf. opmerkingen Prioriteit 2.

Prioriteit 8 : De logistiek en de verdeling van de goederen verbeteren

De overlast die door goederenvervoer wordt veroorzaakt dient gemi- nimaliseerd te worden zonder de bevoorrading in het gedrang te brengen. Betere spreiding van de laad- en losuren en betere bewegwijzering naar de verschillende industriële en handelszones zijn prioritair.

Par ailleurs, il faut limiter le plus possible le nombre de correspon- dances nécessaires pour atteindre sa destination finale. L'idéal serait au maximum une correspondance. Les changements et le risque de rater sa correspondance constituent en effet le frein principal à l'utilisation des transports en commun.

Priorité 3 : Encourager une utilisation rationnelle de la voiture

Le groupe CD&V est partisan de l'introduction progressive d'une re- devance kilométrique intelligente (par exemple d'abord les camions puis les voitures particulières mais en veillant à l'impact social d'une telle me- sure) afin d'enclencher un transfert modal vers des solutions de remplace- ment plus durables. Cette redevance, d'une manière générale, ne peut pas constituer une taxe supplémentaire.

Les taxis bruxellois doivent pouvoir transporter des passagers tant vers Zaventem que depuis Zaventem. Cela a des conséquences favorables sur l'environnement et le portefeuille des passagers. Les « ondes vertes » peu- vent fluidifier la circulation des voitures particulières mais les transports en commun doivent avoir la priorité.

Le groupe CD&V plaide également en faveur de la poursuite de l'ex- tension du réseau Cambio.

Priorité 4 : Développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé

Le groupe CD&V plaide pour une décongestion du réseau grâce à de nouveaux tunnels. Les grands axes d'entrée et de sortie doivent être adap- tés au contexte urbain. Il faut détruire le viaduc Herrmann-Debroux/des Trois-Fontaines et prendre des mesures pour lutter contre le trafic de tran- sit. Il faut aussi examiner la question de la destruction du viaduc Reyers et réaménager la place Meiser.

Il faut rétrécir certaines chaussées plus larges (de Louvain, de Ninove et de Waterloo par exemple) afin d'encourager un mode de conduite plus calme et de faire de la place pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun. Il faut examiner la possibilité du percement d'un tunnel sous l'avenue Charles-Quint afin d'assurer la qualité de vie des riverains et des commerçants.

Priorité 5 : Appliquer une politique de stationnement coordonnée et ré- gularisée

Il faut aménager des parkings de transit tant à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale qu'à l'extérieur du ring de Bruxelles.

Priorité 6 : Accorder mobilité et aménagement du territoire

Le groupe CD&V défend les noyaux commerciaux locaux qui offrent un minimum de services aux riverains et limitent ainsi au minimum les déplacements. En ce qui concerne les entreprises, voyez les remarques de la Priorité 8. Le plan Iris 2 n'approfondit pas suffisamment cette pro- blématique.

Priorité 7 : Information et gestion de la mobilité en temps réel

Il est essentiel de bien informer les clients-voyageurs. Voir les remar- ques de la Priorité 2.

Priorité 8 : Améliorer la logistique et la distribution des marchandises

Il faut réduire le plus possible les nuisances liées au transport des mar- chandises sans pour autant menacer l'approvisionnement. Un meilleur étalement des heures de chargement et de déchargement et une meilleure signalisation des différentes zones industrielles et commerçantes sont une priorité.

Plaatsen die gereserveerd zijn voor laden en lossen zijn essentieel om verkeers hinder te beperken. De CD&V-fractie pleit voor meer controle om oneigenlijk gebruik van deze laad- en loszones tegen te gaan.

Het vervoer met grote vrachtwagens in de binnenstad dient ontmoedigd te worden. Een efficiënte overslag op milieuvriendelijke (bijvoorbeeld elektrische) bestelwagens aan de rand van het centrum moet worden onderzocht. Zowel het spoor als de waterweg zijn momenteel nog onderbenutte verkeerswegen. Bedrijven met grote vervoersstromen (import en/of export) dienen bij voorkeur langs het kanaal of het spoor gevestigd te worden.

De terreinen van de haven in het centrum moeten gereserveerd blijven voor stedelijke logistiek (Vergote, TIR) waarbij de hinder voor omwonenden wordt ingeperkt. De terreinen van de haven in de uithoeken van het Gewest kunnen logistieke functies ontvangen die het Gewest overstijgen (bijvoorbeeld Carcoke) en tevens veel arbeidsplaatsen creëren. Vooral in het centrum moet de infrastructuur zich inpassen in het stedelijk weefsel.

Prioriteit 9 : De « Governance » verbeteren

De CD&V-fractie pleit voor een integratie van aanbod en tarieven tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen binnen de GEN-zone. Het moet in die zone mogelijk zijn om met één vervoerbewijs van de ene op de andere operator over te stappen zonder twee keer te betalen. Ook het aanbod moet complementair zijn. Om dat te bereiken, moeten de Gewesten en de federale Staat een samenwerkingsakkoord sluiten waarin men werk maakt van één gecoördineerd beleid. Het GEN moet hiervan deel uitmaken. Het Iris 2-plan schenkt hieraan te weinig aandacht.

Les emplacements réservés au chargement et au déchargement sont essentiels pour limiter les perturbations du trafic. Le groupe CD&V plaide pour davantage de contrôles afin d'empêcher les utilisations abusives de ces zones de chargement et de déchargement.

Il faut décourager la circulation des gros camions en ville et étudier l'efficacité du transbordement, en périphérie, à bord de camionnettes respectueuses de l'environnement (électriques par exemple). Actuellement tant le transport fluvial que le transport ferroviaire sont encore sous-exploités. Les entreprises qui ont des besoins importants de transport (import et/ou export) doivent s'installer de préférence le long du canal ou d'une voie de chemin de fer.

Les terrains du port situés dans le centre (Vergote, TIR) doivent rester réservés à la logistique urbaine, ce qui limite les nuisances pour les riverains. Les terrains du port situés à la limite de la Région (Carcoke par exemple) peuvent accueillir des fonctions logistiques qui dépassent les limites régionales et créer aussi de nombreux nouveaux emplois. C'est surtout dans le centre que l'infrastructure doit s'intégrer au tissu urbain.

Priorité 9 : Améliorer la gouvernance

Le groupe CD&V plaide pour une intégration de l'offre et des tarifs entre les différentes sociétés de transports en commun dans la zone RER. À l'intérieur de cette zone, il doit être possible de passer d'un opérateur à l'autre avec un seul titre de transport, sans devoir payer deux fois. L'offre doit aussi être complémentaire. Pour atteindre cet objectif, les Régions et l'État fédéral doivent conclure un accord de coopération visant à mettre en œuvre une politique coordonnée. Le RER doit en faire partie. Le plan Iris 2 n'accorde pas suffisamment d'attention à ce point.

**Advies van de cdH-fractie over
het gewestelijk vervoersplan – IRIS 2
(buiten de termijn ontvangen)**

1. Algemene opmerking

De cdH is er voorstander van om het Iris 2-plan zo spoedig mogelijk te laten afwerken door de regering als zij onder meer rekening kan houden met de conclusies van de gewestelijke mobiliteitscommissie en de doelstellingen kan bepalen en een begrotingskader kan opstellen voor de uitvoering ervan. De cdH-fractie dringt erop aan om een bordtabel te hebben voor de uitvoering van een Iris-vervoersplan. Daarbij moet rekening worden gehouden met onder meer de noodzaak om geloofwaardige fases vast te stellen voor de uitvoering van het plan (lange termijn, geplande uitvoering tegen 2015, belofte tegen 2020).

De cdH spoort met de doelstelling om het autoverkeer te verminderen zowel om milieuredenen als om de openbare ruimte beter te verdelen. De fractie legt de nadruk op de noodzaak om de vermindering van het autoverkeer te laten compenseren door voorzieningen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

De cdH wenst ook de aandacht te vestigen op de meer algemene beschouwing over de ruimtelijke ordening die ten grondslag moet liggen aan de plaats van de activiteiten volgens de beschikbare uitrustingen en er met name voor te zorgen dat oude spooreplacements bouwrijp gemaakt worden door maximaal gebruik te maken van het openbaar vervoer om die locaties bereikbaar te maken.

Ten slotte meent de cdH dat er beslissingen moeten worden genomen inzake bestuur om betere beleidskeuzes te maken inzake mobiliteit en een geïntegreerde sturing van die beleidsmaatregelen op gewestelijk vlak.

2. Opmerkingen volgens de prioriteiten

Voor prioriteit 2 meent de cdH fractie dat de beste keuzes moeten worden gemaakt inzake de uitvoering van de grote openbare vervoerinfrastructuur. Hierbij moet worden vermeden dat er een overlapping is met de capaciteit die door het GEN zou worden geboden. De cdH vestigt de aandacht op de noodzaak om niet tegelijk met werken te beginnen en er daarentegen voor te zorgen dat wanneer grote infrastructuurwerken worden uitgevoerd, ze zo snel mogelijk worden gedaan met de minste ongemakken voor het stadsmilieu.

Inzake prioriteit 3 in verband met het rationeel gebruik van de wagen benadrukt de cdH-fractie dat ze voorstander is van een aanpassing van de autofiscaliteit, waardoor een vergelijking zou kunnen worden gemaakt van de kosten per marginale eenheid die in het voordeel is van het openbaar vervoer. De fractie stelt voor om in plaats van een forfaitaire fiscaliteit een gebruiksfiscaliteit in te voeren met verschillende kosten volgens het soort weg, het type voertuig, het uur van gebruik, de afstand, het aantal personen aan boord enz. De cdH-fractie wenst dat rekening wordt gehouden met de ecofiscaliteit en dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de eisen ten aanzien van de federale overheid bundelt inzake de evolutie van de fiscale voordelen en de sociale voordelen op de firmawagens.

Inzake prioriteit 8 wenst de cdH fractie dat de kandidatuur van Brussel voor het HST-platform vracht naar voren wordt geschoven.

De cdH-fractie is verbaasd dat de voorstellen over gratis openbaar vervoer niet meer aan bod komen in het Iris-vervoersplan om echt een overstap naar het openbaar vervoer te bewerkstelligen. Nochtans voorzag het regeerakkoord in gratis toegang tot het MIVB-net op termijn. Dit doel kan pas geleidelijk worden bereikt met de nieuwe middelen die door overleg met de federale overheid kunnen worden vrijgemaakt.

**Avis du Groupe cdH portant sur
le plan régional des déplacements – IRIS 2
(reçu hors délai)**

1. Observation générale

Le cdH est favorable à la finalisation du plan Iris 2 dans les meilleurs délais par le Gouvernement s'il peut intégrer notamment les conclusions de la commission régionale de mobilité et procéder à la détermination des objectifs et à la fixation d'un cadre notamment budgétaire pour leur mise en œuvre. Le groupe cdH insiste sur la nécessité de disposer d'un tableau de bord pour la mise en œuvre d'un plan Iris des déplacements. Cela passe notamment par la prise en compte de la nécessité de fixer des étapes crédibles quant à la mise en œuvre du plan (horizon lointain, réalisation programmée pour 2015, engagement à tenir pour 2020).

Le cdH souscrit aux objectifs visant à diminuer la pression automobile à la fois pour des raisons environnementales et pour assurer un meilleur partage de l'espace public. Il attire l'attention sur la nécessité de prévoir que toute diminution de la pression automobile doit être compensée par des aménagements physiques permettant d'assurer cette meilleure qualité de l'espace public.

Le cdH souhaite également attirer l'attention sur la réflexion plus générale relative à l'aménagement du territoire qui doit présider à la localisation des activités en fonction des équipements disponibles et en particulier veiller à ce que la viabilisation d'anciens sites ferroviaires soit réalisé en maximisant l'usage des transports publics pour assurer l'accessibilité de ces sites.

Enfin, le cdH considère qu'il y a lieu de prendre des décisions en matière de gouvernance pour assurer un meilleur arbitrage des politiques en matière de mobilité et un pilotage intégré de ces politiques au niveau régional.

2. Remarques selon les priorités

Pour la priorité 2, le groupe cdH estime qu'il convient d'opérer les meilleurs choix en termes de réalisation d'infrastructures publiques de transports de grande capacité en veillant à éviter les double-emplois avec les capacités qui devraient voir le jour grâce à la réalisation du RER. Il attire l'attention sur la nécessité de ne pas ouvrir trop de chantiers simultanément et au contraire de s'assurer, lorsque des travaux de grandes infrastructures sont réalisés, qu'ils puissent l'être dans un délai le plus rapide possible et avec le moins d'inconvénients pour l'environnement urbain.

Quant à la priorité 3 relative à l'utilisation rationnelle de la voiture, le groupe cdH souligne qu'il est favorable à la mise en place d'une modulation de la fiscalité automobile qui devrait permettre une comparaison des coûts à l'unité marginale qui soit en faveur des transports publics. Il propose à cet égard le transfert d'une fiscalité forfaitaire vers une fiscalité à l'usage en assurant un coût différencié selon le type de voirie, le type de véhicule, l'horaire d'utilisation, la distance parcourue, le nombre de personnes à bord du véhicule, etc. De même, le groupe cdH souhaite que l'on prenne en compte l'éco-fiscalité et que la Région de Bruxelles-Capitale porte en commun, vis-à-vis du fédéral, des revendications en ce qui concerne l'évolution des avantages fiscaux et sociaux sur les voitures de société.

En ce qui concerne la priorité 8, le groupe cdH souhaite que soit mise en évidence la candidature de Bruxelles pour accueillir une plateforme TGV fret.

Le groupe cdH s'étonne également de ce que les propositions relatives à la gratuité de l'accès aux transports publics ne soient pas davantage relayés dans le plan Iris des déplacements afin d'assurer véritablement une valorisation du transfert modal vers l'utilisation des transports publics. Pourtant, l'accord de Gouvernement prévoyait l'objectif « d'assurer à terme l'accès gratuit au réseau de la STIB. Cet objectif ne pourra être atteint graduellement qu'en tenant compte des moyens nouveaux dégagés par une négociation avec le Fédéral ».

Samenvattingstabel

Tableau récapitulatif

	MR	Ecolo	
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> – betreurt dat Iris 2 te laat komt – geen overleg en geen politieke bevestiging – geen multidisciplinaire aanpak – geen volgorde in de begrotingskeuzes 	<ul style="list-style-type: none"> – betreurt het gebrek aan ambitie, de onduidelijkheid in verband met de planning van de maatregelen – betreurt dat Iris 2 voorrang verleent aan het autoverkeer (investering in wegen en tunnels : alle Brusselaars betalen voor diegenen die gemotoriseerd zijn) – stadstol moet worden overwogen om het overstappen naar een ander vervoermiddel te bevorderen 	
Prioriteit 1 : het zachtere vervoer bevorderen	<ul style="list-style-type: none"> – voor de uitbreiding van de mogelijkheden voor de voetganger en de fietser maar aandacht voor de veiligheid – betreurt dat de veilige GFR niet afgewerkt zijn – betreurt dat de toestand van de ruimte van de voetgangers en PBM verslechtert. 	<ul style="list-style-type: none"> – de maatregelen die worden voorgesteld gaan in de goede richting maar er is onvoldoende geld voor uitgetrokken – het plan voorziet in geen enkele actie tegen foutparkeren en tegen het niet-naleven van het verkeersreglement 	
Prioriteit 2 : het openbaar vervoer aantrekkelijker maken	<ul style="list-style-type: none"> – gaat akkoord met de doelstellingen – het Tram-Bus plan is een mislukking in het kader van de aantrekkelijkheid van het openbare vervoer (langere reistijden) – voor een uitbreiding van de metro (er is niets gedaan gedurende deze zittingsperiode) vooral de N-Z-as – voor : eigen baan met gras, samenwerking met andere openbare vervoermaatschappijen, uitbreiding van de spitsuren – tegen : tram-trein, TRIAS, 94 op Rooseveltlaan 	<ul style="list-style-type: none"> – wil betere frequentie en coördinatie – Tram-Bus plan gaat in tegen het doel (te veel aansluitingen en minder frequentie) – iets doen aan de oververzadiging van de metro : verbetering van het bovengrondsnet – verlenging van de metro is te duur en hervreemdt de openbare ruimten niet – de wegcapaciteit moet worden verminderd samen met de invoering van het GEN 	
Prioriteit 3 : het rationeler gebruik van het voertuig aanmoedigen	<ul style="list-style-type: none"> – eerst aantrekkelijk openbaar vervoer – voor taxis en autodelen – vervoerplannen (veiligheid bij de scholen) – betreurt dat het plan onvoldoende gewag maakt van de gemotoriseerde tweewielers 	<ul style="list-style-type: none"> – voor autodelen en taxis – betreurt dat er niet genoeg maatregelen zijn tegen autosolisme – pleit voor stroken die voorbehouden zijn voor voertuigen die min. 3 personen vervoeren 	
Prioriteit 4 : een gestructureerd en veilig wegennet ontwikkelen	<ul style="list-style-type: none"> – « Wijkcollector » verenigbaar met trams, bussen, GFR, gemarkeerde fietspaden ? – is voorstander van de algemene invoering van lichten om links af te slaan – steunt de Meisertunnel en de andere maatregelen om het verkeer vlotter te laten verlopen – wat met de Naamse Poort-Louizatumnel en de Zuid-Louizatumnel ? – Bewegwijzering in het Gewest 	<ul style="list-style-type: none"> – staat sceptisch tegenover de wijkcollectoren (gevaar voor vermindering van de leefkwaliteit) – tegen tunnels (te duur en bevordert het samenbreuken van de weg niet) 	
Prioriteit 5 : een gecoördineerd en regelmatig parkeerbeleid toepassen	<ul style="list-style-type: none"> – voor een harmonisering van het parkeerbeleid, maar de gemeenten moeten hun autonomie behouden – tegen de afschaffing van parkeerplaatsen – voor de invoering van parkeerplaatsen voor bewoners die niet langs de weg liggen – voor de invoering van overstapparkeringsplaatsen buiten Brussel, in de buurt van de stations van het GEN – bewegwijzering 	<ul style="list-style-type: none"> – betreurt de algemene verhoging van het aantal parkeerplaatsen – betreurt de ruime aandacht voor de individuele wagen – betreurt dat Iris 2 het normaal vindt dat ieder een parkeerplaats heeft dicht bij zijn woonplaats – tegen de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in Brussel voor pendelaars 	

PS	Groen	VLD	CD&V
<ul style="list-style-type: none"> – betreft de traagheid, het gebrek aan overleg, de overbodige gegevens – Iris 2 overweegt alleen de vermindering van het autoverkeer, niet het gebruik van de eigen wagen of bussen met kwaliteitsvolle dienstverlening – geen verband met het Contract voor de Economie en de Tewerkstelling en het GewOP – noodzaak van een federale financiering 	<ul style="list-style-type: none"> – geen hiërarchie van de maatregelen ten gunste van de emissiearmere voertuigen (STOP principes) – geen garantie van een vermindering van het autoverkeer – pleit voor een overschakeling naar andere vervoersmodi – men moet het transitverkeer indijken, de parkeerplaatsen verminderen en stadstol invoeren 	<ul style="list-style-type: none"> – is voorstander van het principe « en » – « en » : men moet zowel voertuig als het openbaar vervoer kansen geven – is voorstander van economische groei ten nadele van een vermindering van het autoverkeer, maar niet van de toegankelijkheid van de ondernemingen 	<ul style="list-style-type: none"> – is voorstander van het « STOP » principe, wil kwaliteit van de aansluitingen (overstap) – is voorstander van een gecombineerde actie : minder voertuigen in de stad, meer alternatieven (fiets en openbare vervoer : metro en performante lijnen) – men moet denken aan de mobiliteit in samenwerking met de andere Gewesten
<ul style="list-style-type: none"> – noodzaak om veilige fietsstallingen te bouwen vooral in de buurt van de stations 	<ul style="list-style-type: none"> – men moet voor veiligheid zorgen voor de voetgangers en de fietsers, kwaliteitsvolle Gewestelijke Fietsroutes – wil meer zones 30 die het gebruik van de wagen ontmoedigen 	<ul style="list-style-type: none"> – het plan maakt weinig gewag van de gemotoriseerde 2-wielers – men moet de gemotoriseerde 2-wielers aanmoedigen : de wegen aanpassen, parkeerfaciliteiten, subsidies aan de gemeenten, de bedrijfscooters aanmoedigen 	<ul style="list-style-type: none"> – betreft dat de GFR niet afgewerkt zijn – wil fietsstallingen die beveiligd zijn in de buurt van de stations, als alternatief voor de wagen – onderhoud van de oversteeekplaatsen voor voetgangers
<ul style="list-style-type: none"> – ontwikkeling van het openbaar vervoer ondergronds wegens de overbelasting van het bovengronds verkeer – er moet een tariefbeleid worden gevoerd ten gunste van de 12-24 jarigen (streven naar gratis vervoer), te financieren door de Federale Overheid – wil dat er minder moet worden overgestapt onder meer tussen Vorst en het centrum 	<ul style="list-style-type: none"> – voor een eenheidstarief samen met andere Gewesten – wil openbaar vervoer van kwaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> – pleit voor netheid in de stations – pleit voor de verlenging van de metro : Ukkel, Schaarbeek, Neder-over-Hembeek, enz. – de frequenties verbeteren, kleine elektrische bussen in het stadscentrum – splitsing van metrolijn 1 (TRIAS) – aandacht voor de wachttijden, informatie aan de reizigers (zelfs buiten Brussel) 	<ul style="list-style-type: none"> – betere netheid aan de stations – betere informatie voor de reizigers – grotere frequentie van de metro, verhoging van de frequentie tijdens de spitsuren – splitsing van lijn 1 van de metro (TRIAS) – de reizen met 1 overstap beperken
<ul style="list-style-type: none"> – is gekant tegen het forfait voor « korte ritten » (taxis) – keuze van de plaatsen voor Cambio moet gebeuren in overleg met de gemeenten 		<ul style="list-style-type: none"> – pleit voor de aanpassing van het aantal stroken voor het inkomend en uitgaand verkeer – pleit voor « groene golven » 	<ul style="list-style-type: none"> – geleidelijke invoering van een kilometerbelasting (eerst de vrachtwagens) om de overstap naar andere vervoersmodi te bevorderen – geen toename van de fiscale druk – taxis : groen en vanaf Zaventem ook – groene golven – Cambio
<ul style="list-style-type: none"> – is voorstander van een hiërarchie van de wegen maar in overleg met de gemeenten 		<ul style="list-style-type: none"> – de inspanningen voortzetten om de ongevallen op de weg te verminderen 	<ul style="list-style-type: none"> – pleit voor nieuwe tunnels en aanpassing van de bestaande wegen – afbraak van de viaducten Herrmann-Debroux en Reyers – tunnel onder de Keizer-Karel-laan – de instroomwegen smaller en gebruiksvriendelijker maken
<ul style="list-style-type: none"> – overstapparkerplaatsen moeten in de buurt van de GEN-stations liggen en worden gefinancierd door de Federale Overheid en/of door de NMBS 	<ul style="list-style-type: none"> – men moet de parkeerplaatsen beperken – men moet circulaire nr. 18 (Draps) toepassen : vermindering van de parkeerplaatsen van bedrijven in de buurt van het openbaar vervoer – men moet zorgen voor overstapparkerplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> – voor parkeerplaatsen aan de metrostations aan de rand van Brussel : waar zijn de 6.000 plaatsen van Iris 1 ? – deze parkeerplaatsen moeten worden beveiligd, aantrekkelijk gemaakt, gratis voor reizigers van het openbaar vervoer, goedkoop voor de anderen – parkeerplaatsen buiten Brussel aanleggen, aan de GEN-stations 	<ul style="list-style-type: none"> – er moeten overstapparkerplaatsen worden aangelegd in en buiten Brussel

	MR	Ecolo	
Prioriteit 6 : mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen	<ul style="list-style-type: none"> – te weinig plaats in Iris 2 – elke ruimtelijk ordening moet gepaard gaan met de mobiliteitsplan 	<ul style="list-style-type: none"> – betreurt dat Iris 2 geen aandacht besteedt aan de kwestie van de plaats van de diensten : elke inwoner moet een reeks diensten in de buurt hebben 	
Prioriteit 7 : informatisering en beheer van de mobiliteit in <i>real time</i>	<ul style="list-style-type: none"> – inspanningen moeten worden gedaan op het vlak van de informatie in <i>real time</i> – tarifiering van het gebruik van de wagen niet vóór de invoering van het GEN, verhoging van de capaciteit van het openbaar vervoer, toepassing van Galileo, aanleg van overstapparkerplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> – tegen de dynamische borden omdat het een grote investering is voor de automobilisten en van de stadswegen autowegen maakt – er is informatie in real time nodig voor de reizigers van het openbaar vervoer 	
Prioriteit 8 : logistiek en verdeling van de goederen	<ul style="list-style-type: none"> – betreurt dat het hoofdstuk niet meer uitgebreid is voor de oprichting van logistieke centra (Carkoke), – veilige parkeerzones voor vrachtwagens, betere leveringszones, vermindering van de instroom van vrachtwagens in de stad, bediening van de haven met het spoor 	<ul style="list-style-type: none"> – het vervoer van goederen per boot en met het spoor versterken – leveringen in de stad : betreurt dat de « cyclo-cargo » niet wordt overwogen voor leveringen onder 200 kg 	
Prioriteit 9 : het bestuur verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> – geen begrotingsprogrammatie in Iris 2 – geen ernstige financieringsvoorstellen (parkeeragentschap om openbare parkeerplaatsen aan te leggen ?) 	<ul style="list-style-type: none"> – betreurt dat er geen concrete maatregelen worden getroffen om de opsplitsing van de beslissingsniveaus tegen te gaan : blokkering van de gemeenten ! 	

	PS	Groen	VLD	CD&V
				<ul style="list-style-type: none"> – pleit voor lokale handelskernen, waar iedere inwoner sommige diensten kan vinden en aldus de verplaatsingen verminderen
	<ul style="list-style-type: none"> – noodzaak om de verbruikers van het openbaar vervoer inlichtingen te verschaffen aan de haltes en in de stations 			<ul style="list-style-type: none"> – noodzaak om de gebruikers van het openbaar vervoer te informeren
			<ul style="list-style-type: none"> – het vervoer per boot bevorderen – in plaats van een groot distributiecentrum, meer aandacht besteden aan de kleine distributiepunten bij de autowegen – het vervoer van goederen per spoor bevorderen en de Diabolo tot stand brengen 	<ul style="list-style-type: none"> – pleit voor een vermindering van de verkeerscongestie door de bevoorrading – de leveringstijden uitbreiden, betere controles op de leveringszones – de elektrische voertuigen voor de bevoorrading van het stadscentrum bevorderen – beter gebruik van boten en van het spoor – de terreinen van de Haven in het stadscentrum voorbehouden voor stadslogistiek; logistieke centra (containers) uitbouwen in de zones buiten de Haven – betere bewegwijzering van de industriezones
		<ul style="list-style-type: none"> – men moet akkoorden sluiten om de gewestgrenzen te overschrijden : er moet een meerjarenplan voor mobiliteit worden opgesteld voor het privé- en openbare vervoer, de overstapparkerplaatsen, de wijzigingen van de Ring, het GEN, éénheidstarief, enz. 		<ul style="list-style-type: none"> – voor eenheidstarief in de GEN-zone – er moet een samenwerkingsakkoord worden gesloten tussen de Gewesten en de Federale Overheid voor het GEN, een gecoördineerd aanbod, enz. Iris 2 maakt er weinig gewag van

	MR	Ecolo	
Généralités	<ul style="list-style-type: none"> – déplore qu'Iris 2 arrive tard, – pas de concertation ni de validation politique – pas d'approche pluridisciplinaire, pas de choix budgétaires hiérarchisés 	<ul style="list-style-type: none"> – déplore le manque d'ambition, le flou quant à la planification des mesures – déplore qu'Iris 2 consacre la primauté du trafic automobile (investissements routiers et tunnels : tous les Bruxellois paient pour ceux qui sont motorisés) – péage urbain doit être envisagé pour promouvoir le report modal 	
Priorité 1 : favoriser les transports plus doux	<ul style="list-style-type: none"> – pour le développement de la marche et du vélo mais attention à la sécurité – déplore que les ICR sécurisés ne soient pas finalisés – déplore que l'espace piéton et PMR soit dégradé 	<ul style="list-style-type: none"> – les mesures proposées vont dans la bonne direction, mais pas assez budgétisées – le plan ne prévoit aucune action contre le stationnement illicite et le non respect du Code 	
Priorité 2 : rendre les transports publics plus attractifs	<ul style="list-style-type: none"> – souscrit à l'objectif – le plan Tram-Bus est un échec par rapport à l'attractivité des transports en commun (temps de parcours plus longs) – pour une extension du métro (rien n'a été fait sous cette législature), surtout axe N-S – pour : sites propres engazonnés, synergie avec d'autres sociétés de transport en commun, élargissement de l'heure de pointe – contre : tram-train, TRIAS, 94 av. Roosevelt 	<ul style="list-style-type: none"> – veut de meilleures fréquences et coordination – Plan Tram-Bus va à l'encontre de l'objectif (trop de correspondances et fréquences en diminution) pour remédier à la saturation du métro : – amélioration du réseau de surface – prolongement du métro trop coûteux et ne repartage pas l'espace public – il faut une diminution des capacités routières en parallèle avec le RER 	
Priorité 3 : encourager l'utilisation plus rationnelle de la voiture	<ul style="list-style-type: none"> – d'abord des transports en commun attractifs – pour taxis et voitures partagés – plans de déplacement (sécurité près des écoles) – déplore que le plan ne parle pas assez des deux-roues motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> – pour les voitures partagées et taxis – regrette qu'il n'y ait pas assez de mesures contre l'autosolisme – plaide pour des bandes réservées aux voitures transportant 3 personnes minimum. 	
Priorité 4 : développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé	<ul style="list-style-type: none"> – « Collecteur de quartier » compatible avec trams, bus, ICR, PCM ? – préconise la généralisation des feux « tourne-à-gauche » – soutient le tunnel Meiser et les autres mesures de fluidification du trafic – quid du tunnel Porte de Namur-Louise et Midi-Louise ? – fléchage intra-régional ! 	<ul style="list-style-type: none"> – est sceptique sur les collecteurs de quartiers (risque de dégradation de la qualité de vie) – contre la création de tunnels (coûte trop cher et ne favorise pas le partage de la voirie) 	
Priorité 5 : appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulière	<ul style="list-style-type: none"> – pour une harmonisation de la politique de stationnement, mais les communes doivent conserver leur autonomie – contre la suppression des places de parking – pour la création de parkings riverains hors voirie – pour la création de parkings de dissuasion hors de Bruxelles, près des gares de départ RER – téléjalonnement 	<ul style="list-style-type: none"> – regrette l'augmentation globale des places de stationnement – regrette la part belle faite à la voiture individuelle – regrette qu'Iris 2 trouve normal que chacun ait une place de stationnement près de son domicile – contre la construction de nouveaux parkings dans Bruxelles pour les navetteurs 	

	PS	Groen	VLD	CD&V
	<ul style="list-style-type: none"> – regrette la lenteur, le manque de concertation, les données obsolètes – Iris 2 n'envisage que la réduction du trafic automobile, pas l'usage de la voiture propre ou le BHNS – pas de lien avec le Contrat Economie Emploi ou le PRD – nécessité d'un financement fédéral 	<ul style="list-style-type: none"> – aucune hiérarchie des mesures en faveur des moins polluants (principe STOP) – aucune garantie d'une diminution du trafic auto – plaide pour le transfert modal – il faut enrayer la circulation de transit, limiter les emplacements de stationnement et introduire le péage urbain 	<ul style="list-style-type: none"> – privilégie le principe « et » – « et » : il faut privilégier à la fois la voiture et les transports en commun – privilégie la croissance économique : réduire la pression automobile, mais pas au détriment de l'accessibilité des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> – est favorable au principe « STOP », veut privilégier la qualité des correspondances – privilégie une action combinée : moins de voitures en ville, plus d'alternatives (vélo et transports en commun : métro et lignes performantes) – il faut penser la mobilité en collaboration avec les autres régions
	<ul style="list-style-type: none"> – nécessité de prévoir des parkings vélo sécurisés, surtout près des gares 	<ul style="list-style-type: none"> – veut la sécurisation des piétons et cyclistes, ICR de qualité – veut plus de zones 30 décourageant la voiture 	<ul style="list-style-type: none"> – le plan fait peu de cas des 2-roues motorisés – il faut encourager les 2-roues motorisés : adapter les voiries, facilités de parking, subsides aux communes, encourager les scooters d'entreprise 	<ul style="list-style-type: none"> – regrette que les ICR ne soient pas terminés – veut des emplacements vélo sécurisés près des gares, comme alternative à la voiture – entretien des passages piétonniers
	<ul style="list-style-type: none"> – développer les transports en commun en souterrain vu la congestion du réseau de surface – il faut une politique tarifaire favorable aux 12-24 ans (et tendre vers la gratuité), à financer par le Fédéral – veut une diminution des ruptures de charge, notamment entre Forest et le centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> – pour le ticket intégré avec les autres régions – veut des transports en commun de qualité 	<ul style="list-style-type: none"> – plaide pour la propreté des stations – plaide pour prolonger le métro : Uccle, Schaerbeek, Neder-over-Heembeek, etc. – Améliorer les fréquences, petits bus électriques dans le centre-ville – dédoublement de la ligne 1 de métro – attention aux temps d'attente, information aux voyageurs (même à l'extérieur de Bruxelles) 	<ul style="list-style-type: none"> – meilleure propreté des stations – meilleure information aux voyageurs – hausse de la fréquence du métro, hausse aux heures de pointe – dédoubler la ligne 1 du métro – limiter les voyages à 1 correspondance
	<ul style="list-style-type: none"> – s'oppose au forfait « petites courses » (taxis) – choix des emplacements Cambio doit se faire en concertation avec les communes 		<ul style="list-style-type: none"> – plaide pour la modulation du nombre de bandes de circulation entrantes/sortantes – plaide pour les « ondes vertes » 	<ul style="list-style-type: none"> – introduction progressive d'une taxe au km (d'abord camions) pour encourager le report modal – pas d'augmentation de la pression fiscale – taxis : vers et depuis Zaventem également – ondes vertes – Cambio
	<ul style="list-style-type: none"> – est favorable à la hiérarchisation des voiries mais en concertation avec les communes 		<ul style="list-style-type: none"> – continuer les efforts pour diminuer les accidents sur la route 	<ul style="list-style-type: none"> – plaide pour de nouveaux tunnels et adaptation des voiries existantes – démolition des viaducs Herrmann-Debroux et Reyers – tunnel sous l'avenue Charles-Quint – rendre les chaussées entrantes plus étroites et plus conviviales
	<ul style="list-style-type: none"> – parkings de dissuasion doivent être près des gares RER et financés par le Fédéral et/ou la SNCB. 	<ul style="list-style-type: none"> – il faut limiter les places de stationnement – appliquer la circulaire n° 18 (Draps) : diminution des emplacements de stationnement des entreprises situées près des transports en commun – il faut des parkings de dissuasion 	<ul style="list-style-type: none"> – pour des parkings aux stations de métro à l'entrée de Bruxelles : où sont les 6.000 places d'Iris 1 ? – ces parkings doivent être sécurisés, attractifs, gratuits pour les abonnés des transports en commun, bon marché pour les autres – développer des parkings à l'extérieur de Bruxelles, aux gares RER 	<ul style="list-style-type: none"> – il faut des parkings de dissuasion dans et hors de Bruxelles

	MR	Ecolo	
Priorité 6 : accorder mobilité et aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> – trop peu de place dans Iris 2 – tout aménagement du territoire doit s'accompagner d'un plan de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> – regrette qu'Iris 2 n'évoque pas la question de la localisation des services : chaque habitant doit trouver une série de services à proximité 	
Priorité 7 : informatisation et gestion de la mobilité en temps réel	<ul style="list-style-type: none"> – il faut faire des efforts sur l'information en temps réel – tarification de l'usage de la voiture pas avant la mise en oeuvre du RER, l'augmentation de la capacité des transports en commun, la mise en oeuvre de Galiléo et la construction de parkings de dissuasion 	<ul style="list-style-type: none"> – contre les PMV car investissement important pour les automobilistes, renforce le caractère autoroutier des axes urbains – il faut une information en temps réel pour les usagers des transports en commun 	
Priorité 8 : logistique et distribution marchandises	<ul style="list-style-type: none"> – regrette que le chapitre ne soit pas plus développé pour la création de centre logistiques (Carkoke), – des zones de stationnement sécurisés pour camions, de meilleures zones de livraison, diminuer l'entrée des camions en ville, desserte du port par le rail 	<ul style="list-style-type: none"> – renforcer le transport de marchandises par voie d'eau et le rail – livraisons en ville : regrette qu'il ne soit pas envisagé les « cyclo-cargo » pour livraisons en dessous de 200 kg 	
Priorité 9 : améliorer la gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> – aucune programmation budgétaire dans Iris 2 – pas de pistes de financement sérieuses (agence de stationnement pour créer des parkings publics ?) 	<ul style="list-style-type: none"> – regrette qu'il n'y ait aucune mesure concrète pour remédier à l'éclatement des niveaux de décision : blocages des communes ! 	

	PS	Groen	VLD	CD&V
				– plaide en faveur des noyaux commerciaux locaux, où chaque habitant peut retrouver certains services, et diminuer ainsi les déplacements
	– nécessité d’informer les usagers des transports en commun aux arrêts et dans les stations			– nécessité d’informer les usagers des transports en commun
			<ul style="list-style-type: none"> – promouvoir la voie d’eau – au lieu d’un gros centre de distribution, promouvoir davantage de petits points de distribution près des autoroutes – promouvoir le transport de marchandises par chemin de fer et réaliser le Diabolo 	<ul style="list-style-type: none"> – plaide par une diminution de la congestion due à l’approvisionnement – élargir les heures de livraison, mieux contrôler les zones de livraison – promouvoir les véhicules électriques pour l’approvisionnement du centre-ville – mieux utiliser l’eau et le rail – réserver les terrains du Port au centre-ville pour la logistique urbaine; développer les centres logistiques (conteneurs) dans les zones extérieures du Port – meilleure signalisation des zones industrielles
		– il faut conclure des accords pour dépasser les frontières régionales: il faut un plan pluriannuel de mobilité pour les transports privés et publics, les parkings de dissuasion, les modifications du Ring, le RER, l’intégration tarifaire, etc.		<ul style="list-style-type: none"> – Pour l’intégration tarifaire dans la zone RER – il faut un accord de coopération entre les Régions et le Fédéral pour le RER, l’offre coordonnée, etc. Iris 2 en parle peu

PUNTEN VAN OVEREENSTEMMING

Algemeen :

- spijt in verband met
 - gebrek aan ambitie
 - gebrek aan overleg
 - het feit dat het Plan voorrang verleent aan het autoverkeer, zonder garanties voor een vermindering van het autoverkeer
 - gebrek aan begrotingskeuzes die duidelijk zijn (wie zal betalen ?)
 - gebrek aan verbanden tussen mobiliteit en economie

1) Bevordering van zachte vervoermodi :

- iedereen is er voorstander van : lopen en fietsen aanmoedigen « STOP » principe ⁽¹⁾
- gedeelde spijt over het feit dat de GFR niet af zijn
- er moet meer veiligheid komen voor de voetgangers en de fietsers
- er moeten veilige fietsstallingen worden aangelegd (vooral bij de stations) om de intermodaliteit te bevorderen
- men moet de gemotoriseerde 2-wielers aanmoedigen (behalve Ecolo die de 2-wielers niet tot de zachte vervoermodi rekent)

2) Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken :

- iedereen is het eens met het doel : er moeten betere frequenties komen, meer regelmaat, minder overstappen
- het Tram-Bus plan heeft het OV niet aantrekkelijker gemaakt (overstappen)
- meer netheid in de voertuigen, aan de haltes en in de stations is gewenst
- ja aan de uitbouw van het bovengronds net : eigen banen – BMGD ⁽²⁾

3) Rationeel gebruik van het voertuig :

- iedereen is voorstander van autodelen Cambio en voor het bevorderen van taxi's

4) Hierarchische gestructureerd wegennet :

- sceptisch tegenover de « wijkcollectoren »
- noodzaak om de openbare ruimte te herverdelen (minder plaats voor het voertuig)

5) Parkeren :

- iedereen pleit voor overstapparkerplaatsen buiten Brussel (GEN stations)

(1) In het Nederlands : Stappen (marcher) – Trappen (pédaler) – Openbaar vervoer (prendre des transports en communs) – Personenwagen (voiture personnelle). Het principe « STOP » wil in volgorde de emissiearmere vervoermiddelen bevorderen.

(2) Bussen met Goede Dienstverlening.

POINTS DE CONVERGENCE

Généralités :

- regrets exprimés quant au
 - manque d'ambition
 - manque de concertation
 - fait que le Plan consacre la primauté du trafic automobile, sans donner les garanties d'une diminution du trafic automobile
 - manque de choix budgétaires clairs (qui va payer ?)
 - manque de liens entre mobilité et économie

1) Favoriser les modes doux :

- tout le monde y est favorable : encourager la marche et le vélo principe « STOP » ⁽¹⁾
- regret partagé que les ICR ne sont pas achevés
- il faut plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes
- il faut des parkings vélo sécurisés (surtout près des gares) pour favoriser l'intermodalité
- il faut promouvoir les 2-roues motorisés (sauf Ecolo qui n'inclut pas les 2-roues dans les modes doux)

2) Rendre les transports en commun plus attractifs :

- tout le monde souscrit à l'objectif: il faut de meilleures fréquences, plus de régularité, moins de ruptures de charge !
- le plan Tram-Bus n'a pas rendu les TC plus attractifs (ruptures de charge !)
- une meilleure propreté des véhicules, arrêts et stations est souhaitée
- oui au développement du réseau de surface : sites propres – BHNS ⁽²⁾

3) Utilisation rationnelle de la voiture :

- tout le monde souscrit aux voitures partagées Cambio et à la promotion des taxis

4) Réseau routier hiérarchisé :

- scepticisme sur les « collecteurs de quartier »
- nécessité de repartager l'espace public (moins de place pour la voiture)

5) Stationnement :

- tout le monde plaide pour des parkings de dissuasion en dehors de Bruxelles (gares RER)

(1) En néerlandais : Stappen (marcher) – Trappen (pédaler) – Openbaar vervoer (prendre des transports en communs) – Personenwagen (voiture personnelle). Le principe « STOP » vise à promouvoir, dans l'ordre, les moyens de transports les moins polluants.

(2) Bus à Haut Niveau de Service.

- veilige en aantrekkelijke parkeerplaatsen in de buurt van de metrostations
- 6) Ruimtelijke Ordening :
- kwestie van de plaats van de buurtdiensten is onvoldoende uitgebouwd in het Iris 2 Plan
- 7) Informatie in *real time* :
- iedereen pleit voor betere informatie bij voorrang voor de gebruikers van het OV
- 8) Logistiek en verdeling van de goederen :
- iedereen is voorstander van de bevordering van het vervoer per boot en met het spoor voor de bevoorrading
 - oprichting van logistieke centra om de distributie van de goederen mogelijk te maken in kleine eenheden (elektrische vrachtwagens en zelfs cyclo-cargo)
- 9) Bestuur :
- noodzaak van een federale financiering (PS)
 - noodzaak van samenwerkingsakkoorden tussen de Gewesten/Federale Overheid (CD&V, GROEN!)
 - betreurt het ontbreken van voorstellen gelet op de blokkering van sommige gemeenten (Ecolo)

VOORNAAMSTE GESCHILLEN

- stadstol :
 - ➔ ja voor Ecolo – GROEN!
 - ➔ geleidelijke invoering voor CD&V – MR
- bouw van tunnels om het verkeer vlotter te maken :
 - ➔ niet voor Ecolo
- uitbreiding van de metro :
 - ➔ ja voor MR, VLD, PS, CD&V
 - ➔ nuances aangebracht door Ecolo
 - ➔ splitsing van lijn 1 van de metro (TRIAS ⁽³⁾) : niet voor MR, ja voor VLD, CD&V
- aantal parkeerplaatsen
 - ➔ te beperken voor Ecolo/GROEN!
 - ➔ te behouden voor MR (parkeerplaatsen voor buurtbewoners niet gelegen aan de straat)

(3) TRIAS : project om de kleine ring (lijn 6 komende van Boudewijn) te verbinden met de lijn van Stokkel, via het Luxemburgstation om een maximum aan frequenties te bieden op de twee lijnen van de oost-west verbinding en om het Luxemburgstation te bedienen met 2 lijnen van de kleine ring (één naar Simonis en één naar het Zuid station).

- parkings sécurisés et attractifs aux abords de stations de métro
- 6) Aménagement du territoire :
- question de la localisation des services de proximité pas assez développée dans le Plan Iris 2
- 7) Information en temps réel :
- tout le monde plaide pour une meilleure information, en priorité, des usagers des TC
- 8) Logistique et distribution des marchandises :
- tout le monde est favorable à la promotion de la voie d'eau et du rail pour l'approvisionnement
 - création de centres logistiques permettant la distribution de marchandises en petites unités (camionnettes électriques voire cyclo-cargo)
- 9) Gouvernance :
- nécessité d'un financement fédéral (PS)
 - nécessité d'accords de coopération Régions/Féd. (CD&V, GROEN!)
 - regrette l'absence de propositions face au blocage de certaines communes (Ecolo)

PRINCIPAUX POINTS DE DIVERGENCE

- péage urbain :
 - ➔ oui pour Ecolo – GROEN!
 - ➔ instauration progressive pour CD&V – MR
- construction de tunnels pour fluidifier la circulation :
 - ➔ non pour Ecolo
- extension du métro :
 - ➔ oui pour MR, VLD, PS, CD&V
 - ➔ nuances apportées par Ecolo
 - ➔ dédoublement de la ligne 1 du métro (TRIAS ⁽³⁾) : non pour MR, oui pour VLD, CD&V
- nombre de places de stationnement
 - ➔ à limiter pour Ecolo/GROEN!
 - ➔ à maintenir pour le MR (parkings riverain hors voirie)

(3) TRIAS : projet visant à connecter l'axe de petite ceinture (ligne 6 venant de Baudouin) à la ligne de Stockel, via la gare du Luxembourg, afin d'offrir un maximum de fréquences sur les deux lignes de l'axe est-ouest et de desservir la gare du Luxembourg par 2 lignes de petite ceinture (une vers Simonis et une vers gare du Midi).

