

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2010-2011

24 FEVRIER 2011

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la coordination du développement du
stationnement souterrain**

(déposée par Mmes Béatrice FRAITEUR (F) et Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Développements

L'environnement est au cœur du projet urbain et nous devons pour notre Région mener une politique active sur le plan environnemental et celui de la mobilité afin de rendre notre Région attractive comme lieu d'habitat et d'investissement économique.

Pour garantir demain aux Bruxellois un confort de vie, une ville responsable et conviviale, il faut poser des gestes forts.

L'usage parfois abusif de la voiture, tant par les Bruxellois que par les navetteurs, n'est pas sans occasionner de nombreuses nuisances telles que la pollution, le bruit ou l'occupation inadaptée de l'espace public.

La mobilité constitue l'un des enjeux essentiels en Région bruxelloise. Toutes les prévisions s'accordent sur l'augmentation du nombre de véhicules dans les années à venir.

Le plan régional de développement (PRD), adopté sous les précédentes législatures, prévoyait à l'horizon 2010 une diminution du trafic automobile à Bruxelles de 20 %. On en est très loin : l'utilisation de la voiture croît d'environ 4% chaque année et, depuis l'adoption du PRD, les heures de congestion ont quasi doublé. Bruxelles est, aujourd'hui, au bord de l'immobilité. Toutes les prévisions s'accordent sur l'augmentation du nombre de véhicules et de déplacements dans les 20 années à venir.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2010-2011

24 FEBRUARI 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de coördinatie van het uitbouwen
van het ondergronds parkeren**

(ingediend door mevrouw Béatrice FRAITEUR (F) en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Toelichting

Het milieu staat centraal in het stadsproject en wij moeten voor het Gewest een actief milieu- en mobiliteitsbeleid voeren om ons Gewest aantrekkelijk te maken als woonomgeving en als plaats voor economische investeringen.

Om de Brusselaars morgen een leefkwaliteit, een verantwoordelijke en gezellige stad te garanderen, is het nodig om daadkrachtig op te treden.

Het soms overdreven gebruik van de wagen, zowel door de Brusselaars als door de pendelaars, leidt tot heel wat hinder zoals verontreiniging, lawaai of het oneigenlijke gebruik van de openbare ruimte.

Mobiliteit is een van de grootste uitdagingen in het Brussels Gewest. Alle prognoses wijzen op een toename van het aantal voertuigen de komende jaren.

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP), dat tijdens de vorige zittingsperiodes goedgekeurd is, stelde tegen 2010 een vermindering van het autoverkeer in Brussel met 20% voorop. Dat is verre van het geval: het gebruik van de wagen stijgt met ongeveer 4% per jaar en sinds de goedkeuring van het GewOP, is het aantal file-uren bijna verdubbeld. Brussel staat vandaag op de rand van de totale stilstand. Alle prognoses wijzen op een toename van het aantal voertuigen en verplaatsingen de komende 20 jaar.

Le plan Iris 2 prévoit, à l'horizon 2018, une diminution de 20% du trafic automobile et de 16% des places de stationnement en voirie, afin de récupérer de l'espace public et de lui rendre sa convivialité et sa qualité de vie.

Aujourd'hui, nous devons organiser, dans une vision globale, l'offre de stationnement en surface en fonction des spécificités locales, offre qui doit absolument s'organiser sur le principe d'une rotation fréquente, sauf pour les riverains.

L'offre de parcage en surface à Bruxelles encourage l'usage de l'auto au détriment d'autres modes de transports collectifs ou de mobilité douce. Il faut résolument favoriser la vie résidentielle et la convivialité des sites commerciaux de la Région.

Une meilleure gestion du stationnement est indispensable pour empêcher les voitures ventouses d'occuper l'espace public. A cette fin, une politique commune à l'ensemble du territoire de la Région est nécessaire.

Parmi les mesures à prendre, nous devons développer une politique « autos admises », bien sûr, mais encadrée. L'objectif étant de dégager cet espace public, de préserver la convivialité et la qualité de vie en milieu urbain et d'y développer des lieux de rencontre.

Un des moyens qui semble le plus efficace serait d'organiser l'offre de stationnement en souterrain et particulièrement au niveau des places publiques, dans l'ensemble de notre Région. Cette mesure n'a de sens que si elle est accompagnée d'une réduction du nombre de places de stationnement en surface, sans quoi, elle ne rencontrerait pas les objectifs poursuivis.

En outre, le nombre d'emplacements de parking disponibles doit être indiqué afin de mieux orienter les automobilistes à la recherche d'un stationnement et d'éviter ainsi des flux de circulation ralentissant le trafic en général.

Le stationnement souterrain se développe dans de nombreuses villes belges mais aussi à l'étranger. Au regard du résultat en termes de nuisance et de convivialité, on peut admettre qu'il s'agit là d'un choix judicieux. On peut d'ailleurs noter que cette évolution dans l'espace européen correspond à la place que l'automobile occupe dans notre société.

Alors qu'au début du 20ème siècle, l'automobile était considérée comme un luxe, les parkings étaient des immeubles sur plusieurs étages avec des façades décorées, des espaces même parfois chauffés. Dans les années 1950, c'est le règne du « tout à l'automobile » qui fait loi et celle-ci est alors considérée comme un outil indispensable. Les parkings deviennent fonctionnels.

Aujourd'hui, la tendance est plutôt au camouflage des parkings, ils sont construits majoritairement sous les édifices dans un souci d'économie d'espace, mais aussi parce que l'automobile a changé de statut.

Het Irisplan 2 voorziet tegen 2018 in een vermindering van het autoverkeer met 20% en een vermindering van het aantal parkeerplaatsen langs de weg met 16%, om openbare ruimte terug te winnen en ze weer gezellig en leefbaar te maken.

Vandaag moeten wij, vanuit een algemene benadering, het aanbod aan bovengrondse parkeerplaatsen afstemmen op de lokale specificiteiten. Dat aanbod moet absoluut uitgaan van het principe van frequente rotatie, behalve voor de buurtbewoners.

Het aanbod aan bovengrondse parkeerplaatsen in Brussel moedigt het gebruik van de auto aan ten nadele van de andere vormen van collectief vervoer of van de zachte mobiliteit. Men moet het wonen en de gezelligheid van de handelscentra in het Gewest absoluut bevorderen.

Een beter parkeerbeleid is noodzakelijk om de langparkeerders te verhinderen de openbare ruimte in beslag te nemen. Daartoe is een gemeenschappelijk beleid voor het hele gewestelijke grondgebied vereist.

Een van de maatregelen bestaat erin auto's – uiteraard – niet te verbieden, maar beperkt toe te laten. Het is de bedoeling om openbare ruimte vrij te maken, de gezelligheid en de leefkwaliteit in de stad te vrijwaren en er ontmoetingsplaatsen te creëren.

Een van de meest efficiënte middelen lijkt het ondergrondse parkeren, in het bijzonder op openbare plaatsen op het hele grondgebied van ons Gewest. Die maatregel heeft enkel zin als ze gepaard gaat met een vermindering van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen, anders worden de gestelde doelstellingen niet gehaald.

Bovendien moet worden aangegeven hoeveel plaatsen nog vrij zijn om de chauffeurs beter te begeleiden in hun zoektocht naar een parkeerplaats en de verkeersstromen die het verkeer in het algemeen stremmen te beperken.

Ondergronds parkeren neemt uitbreiding in veel Belgische steden, maar ook in het buitenland. Gelet op het resultaat inzake hinder en leefbaarheid, kan men zeggen dat het een goede keuze is. Men kan trouwens stellen dat die evolutie in Europa overeenstemt met de plaats die de wagen in onze maatschappij toebedeeld krijgt.

In het begin van de 20ste eeuw, werd de wagen beschouwd als een luxeproduct. Er werden parkeergarages gebouwd met meerdere verdiepingen en versierde gevels, soms zelfs met verwarming. In de jaren '50, dicteerde koning auto de wet en werd hij als onmisbaar beschouwd. De parkeergarages werden functioneel.

Vandaag neigt men eerder tot het verbergen van de parkeergarages. Ze worden vooral voorzien onder gebouwen, om ruimte te besparen, maar ook omdat de auto een ander statuut gekregen heeft.

En Région bruxelloise, diverses communes entament des études, des consultations, voire construisent des parkings souterrains sous leurs places publiques afin de faire disparaître les voitures du paysage en surface et d'y laisser la place à plus de convivialité.

Certains sites très fréquentés et contribuant à l'image de Bruxelles méritent une attention particulière. Alors que, en son temps, la Grand Place a été vidée de ses voitures, il serait par exemple temps aujourd'hui qu'il en soit ainsi Place du Sablon. Laisser certains sites en l'état ne sert ni l'image de notre Région, ni l'attractivité commerciale ou ludique.

Est-il normal que ce joyau soit squatté par les voitures ? Ne serait-il pas agréable de réduire le nombre de places en surface et de prévoir un parking souterrain ? Imaginons la place du Châtelain, la place de la Résistance, le quartier Saint-Boniface ou la place Saint-Job dégagés de leurs voitures.

De multiples initiatives en ce sens existent certes, mais de tels projets méritent une planification globale sur tout le territoire de la Région en collaboration avec les communes.

Certains endroits sont propices à cette option de remplacement du stationnement en surface par du stationnement souterrain, d'autres pas. Les limites territoriales des communes sont telles que, en termes de bonne gestion publique, on ne peut entreprendre de tels ouvrages sans consulter ses voisins et travailler en parfaite coordination. Le contraire engendrerait des nuisances pour les riverains, des reports de charges et des travaux parfois inutiles des pouvoirs publics.

La réduction du stationnement en surface accompagnée de la construction de stationnement souterrain ne doit pas être entreprise de manière systématique. Elle doit répondre à une politique cohérente de mobilité à Bruxelles qui doit s'inscrire dans le futur plan régional de stationnement.

Toutes les places de stationnement en surface ne doivent pas être remplacées par du stationnement en souterrain. L'objectif de cette initiative n'est en effet pas d'aspérer de nouvelles voitures vers les différents centres urbains. Cette mesure doit être accompagnée d'une amélioration de la desserte locale en transport public et de la construction de parkings de dissuasion, de préférence établis en dehors du territoire régional et suffisamment bien connectés aux transports publics.

In het Brussels Gewest, vatten verschillende gemeenten studies aan en winnen zij advies in. Ze bouwen zelfs ondergrondse parkeergarages onder hun openbare ruimtes om de wagens bovengronds uit het zicht te doen verdwijnen en de ruimte gezelliger te maken.

Enkele druk bezochte plekken die het imago van Brussel bevorderen verdienen bijzondere aandacht. In het verleden is de Grote Markt autovrij gemaakt en vandaag zou hetzelfde moeten gebeuren op de Zavel. Enkele plaatsen laten zoals ze zijn, is geen goede zaak voor ons Gewest noch voor de commerciële of ludieke aantrekkelijkheid.

Is het normaal dat voornoemd juweeltje "gekraakt" wordt door de auto's? Zou het niet beter zijn om er het aantal bovengrondse parkeerplaatsen te beperken en een ondergronds parkeergarage te bouwen? Beelden wij ons eens het Sint-Katelijneplein, het Weerstandspaleis, de Sint-Bonifatiuswijk of het Sint-Jobplein in zonder wagens.

Er bestaan natuurlijk tal van initiatieven in die zin, maar dergelijke projecten vereisen een allesomvattende planning voor het hele grondgebied van het Gewest, in samenwerking met de gemeenten.

Op sommige plaatsen kunnen bovengrondse parkeerplaatsen worden vervangen door ondergronds parkeerplaatsen en op andere plaatsen dan weer niet. Wegens de territoriale grenzen van de gemeenten is het niet mogelijk om dergelijke werken uit te voeren in het kader van een goed openbaar beheer zonder raadpleging van en perfecte coördinatie met de aangrenzende gemeenten. Zo niet, zouden de omwonenden daarvan hinder ondervinden, zouden de lasten op andere gemeenten worden afgeschoven en zouden er soms nutteloze openbare werken worden uitgevoerd.

De vermindering van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen en de gelijktijdige bouw van ondergrondse parkeerplaatsen mag niet systematisch gebeuren, maar moet aansluiten bij een coherent mobiliteitsbeleid voor Brussel dat strookt met het toekomstig gewestelijk parkeerplan.

Niet alle bovengrondse parkeerplaatsen hoeven te worden vervangen door ondergrondse parkeerplaatsen. Het is immers niet de bedoeling het gebruik van de wagen aan te moedigen om naar de verschillende stadskernen te rijden. Die maatregel moet gepaard gaan met een verbetering van de lokale verbindingen met het openbaar vervoer en met de aanleg van overstapparkings, die bij voorkeur buiten het Brussels Gewest moeten liggen en die voldoende aansluitingen met het openbaar vervoer hebben.

Dans un souci d'efficacité, il paraît également important d'entamer une réflexion sur les parkings fermés le week-end (exemple : parking Arts-Loi). Lors d'événements, ceux-ci pourraient en effet être ouverts le week-end en couplant leur accès à un ticket de transport en commun. Cela offrirait une alternative supplémentaire aux personnes qui souhaiteraient se déplacer dans le centre de Bruxelles.

Les communes ne peuvent continuer à planifier seules ce type d'ouvrages. Il faut aujourd'hui que notre Région dispose d'une image claire de la situation, d'un inventaire de toutes les initiatives et situations ponctuelles, d'un cadastre des infrastructures existantes, de ses carences et propose un plan global sur les dix-neuf communes. Il s'agit certes d'un travail de longue haleine mais nécessaire en termes de mobilité et de qualité de vie.

C'est ainsi d'ailleurs que l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit en son article 29 que l'Agence régionale de stationnement exerce les missions suivantes :

- la création et la mise à jour d'une banque de données contenant les informations utiles à l'élaboration du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action de stationnement; le Gouvernement détermine qui a accès à cette banque de données et sous quelles conditions (point 1°);
- la construction, l'acquisition ou la location ainsi que l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit (point 7°).

Les pouvoirs publics ne peuvent entreprendre ces initiatives seuls et il sera également nécessaire dans le cadre de ce processus de privilégier des partenariats public-privé.

Béatrice FRAITEUR (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Omwille van de efficiëntie, is het eveneens belangrijk om na te denken over de parkings die in het weekend gesloten zijn (bijvoorbeeld de parking Kunst-Wet). Wanneer er evenementen plaatshebben, zouden die immers in het weekend kunnen worden opengesteld en zou het gebruik kunnen worden gecombineerd met een kaartje voor het openbaar vervoer. Dat zou een extra alternatief zijn voor degenen die naar het centrum van Brussel willen.

De gemeenten kunnen dat soort werken niet op eigen houtje blijven plannen. Vandaag moet ons Gewest een duidelijk beeld van de situatie hebben en kunnen beschikken over een inventaris van alle lokale initiatieven en situaties, over een kadaster van de bestaande infrastructuur en de tekortkomingen ervan. Het Gewest moet een allesomvattend plan voor de negentien gemeenten voorstellen. Dat is inderdaad een werk van lange adem, maar het is noodzakelijk om de mobiliteit en de leefkwaliteit te garanderen.

Artikel 29 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap bepaalt trouwens dat het Gewestelijk Parkeeragentschap met de volgende opdrachten wordt belast:

- het aanmaken en de update van een gegevensbank, met de nodige informatie voor de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de parkeeractieplannen; de regering bepaalt wie onder welke voorwaarden toegang heeft tot deze gegevensbank (punt 1°);
- de bouw, de aankoop of de huur alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle publieke parkings, die eigendom zijn van het Gewest, die het Gewest in concessie heeft of rechtstreeks beheert, of dit nu transitparkings zijn of niet (punt 7°).

De overheden kunnen die initiatieven niet alleen opzetten en zullen daartoe bij voorkeur een beroep moeten doen op publiek-private samenwerking.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à la coordination du développement du stationnement souterrain

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le plan régional de développement qui prévoyait déjà à l'horizon 2010 une diminution du trafic automobile à Bruxelles de 20 % ;

Vu que l'utilisation de la voiture croît d'environ 4% chaque année et que, depuis l'adoption du PRD, les heures de congestion ont presque doublé ;

Vu le Plan Iris 2 des déplacements prévoyant, à l'horizon 2018, une diminution de 20% du trafic automobile et une diminution de 16% des places de stationnement en voirie, afin de récupérer de l'espace public et de lui rendre sa convivialité et sa qualité de vie ;

Vu l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que pour garantir aux Bruxellois un confort de vie, une ville responsable et conviviale, il faut poser des gestes forts ;

Considérant la nécessité de limiter résolument l'offre de parcage en surface afin de favoriser la vie résidentielle et la convivialité des sites commerciaux ;

Considérant que l'un des moyens pour tendre vers cet objectif passe par l'organisation de l'offre de stationnement en souterrain et particulièrement au niveau des places publiques ;

Que cette mesure n'a de sens que si elle est accompagnée d'une réduction du nombre de places de stationnement en surface ;

Considérant que le stationnement souterrain se développe dans de nombreuses villes et communes belges mais aussi à l'étranger ;

Qu'en Région de Bruxelles-Capitale, diverses communes entament, de manière isolée, des études, des consultations, voire construisent des parkings souterrains ;

Que les communes ne peuvent continuer à planifier seules ce type d'ouvrages ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de coördinatie van het uitbouwen van het ondergronds parkeren

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het gewestelijk ontwikkelingsplan dat al tegen 2010 een vermindering van het autoverkeer in Brussel met 20% vooropzette;

Overwegende dat het gebruik van de auto elk jaar met ongeveer 4% toeneemt en het aantal file-uren, sinds de goedkeuring van het GewOP, bijna verdubbeld is;

Overwegende dat het vervoersplan Iris 2 tegen 2018 een vermindering van het autoverkeer met 20% en een vermindering van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen met 16% vooropzet, teneinde openbare ruimte terug te winnen en weer gezellig en leefbaar te maken;

Gelet op de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;

Overwegende dat een krachtdadig optreden vereist is om de Brusselaars leefkwaliteit, een verantwoordelijke en gezellige stad te garanderen;

Overwegende dat het aanbod aan bovengrondse parkeerplaatsen drastisch dient te worden beperkt om de woonfunctie en de gezelligheid van de handelskernen te bevorderen;

Overwegende dat de organisatie van het ondergrondse parkeeraanbod, in het bijzonder op openbare plaatsen, een van de middelen is om die doelstelling te bereiken;

Overwegende dat die maatregel pas zinvol is als hij gepaard gaat met een inkrimping van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen;

Overwegende dat het ondergronds parkeren in vele Belgische steden en gemeenten, maar ook in het buitenland, wordt uitgebouwd;

Overwegende dat verschillende gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op eigen initiatief studies laten uitvoeren, advies inwinnen en zelfs ondergrondse parkeergarages bouwen;

Overwegende dat de gemeenten dat soort werken niet alleen kunnen blijven plannen;

Considérant que ces projets communaux méritent une planification globale sur tout le territoire de la Région et qu'à ce titre, la question des parkings souterrains doit faire l'objet d'une analyse de fond, de projections et de propositions de projets prioritairement dans le cadre de l'exécution de l'ordonnance relative au stationnement ;

Considérant que dans cet objectif de désengorgement des lieux publics, il y a lieu d'offrir des alternatives crédibles aux personnes se déplaçant dans le centre de Bruxelles ;

Qu'il faut en ce sens également entamer une réflexion sur l'ouverture, lors d'événements, de parkings fermés le week-end ;

Considérant que pour permettre aux pouvoirs publics de réaliser ces objectifs, il y a eu lieu de promouvoir les partenariats public-privé ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de réaliser un inventaire de toutes les initiatives et situations ponctuelles de constructions de parkings souterrains ;
- d'établir un cadastre des infrastructures existantes et de ses carences ;
- de proposer un plan global du stationnement souterrain sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en concertation avec les communes ;
- de privilégier, dans le cadre du développement de tels dispositifs, des partenariats public-privé.

Béatrice FRAITEUR (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Overwegende dat voor de projecten van de gemeenten een allesomvattende planning moet worden opgesteld die voor het hele gewestelijke grondgebied geldt, en dat over de ondergrondse parkeerruimtes bijgevolg grondige analyses, prognoses en plannen moeten worden gemaakt die bij voorrang aansluiten bij de uitvoering van de ordonnantie betreffende het parkeerbeleid;

Overwegende dat degenen die zich naar het centrum van Brussel begeven geloofwaardige alternatieven moeten krijgen om de openbare plaatsen te ontlasten;

Overwegende dat men in die zin eveneens moet denken aan het openstellen van de in het weekend gesloten parkings wanneer er evenementen plaatshebben;

Overwegende dat publiek-private samenwerking moet worden bevorderd om de overheden in staat te stellen deze doelstellingen te bereiken;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om:

- een inventaris op te maken van alle lokale initiatieven en situaties inzake bouw van ondergrondse parkeergarages;
- een kadaster van de bestaande infrastructuur en de tekortkomingen op te maken;
- een allesomvattend plan voor het ondergronds parkeren op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te stellen, in overleg met de gemeenten;
- bij het uitbouwen van dat beleid, voorkeur te geven aan publiek-private samenwerking.