



GEWONE ZITTING 2016-2017

14 NOVEMBER 2016

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heer Paul Delva.

Plaatsvervanger: de heer Julien Uyttendaele.

Ander lid: de heer Alain Destexhe.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-217/1 – 2015/2016: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

14 NOVEMBRE 2016

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

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

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, M. Paul Delva.

Membre suppléant: M. Julien Uyttendaele.

Autre membre: M. Alain Destexhe.

Voir:

Document du Parlement :

A-217/1 – 2015/2016 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel herinnert eraan dat dit voorstel van resolutie al een eerste keer werd ingediend in 2011 en was medeondertekend door FDF-volksvertegenwoordigster Béatrice Fraiteur. De tekst is tijdens de vorige zittingsperiode nooit op de agenda geplaatst. Vandaar dat hij in deze zittingsperiode opnieuw ingediend werd, te weten in september 2015.

Dat kan voor sommigen vreemd lijken, aangezien er, sedert januari 2009 en de goedkeuring van de parkeerordonnantie, al een hele weg is afgelegd inzake parkeerbeleid in Brussel. Het is ook juist dat aan sommige van de verzoeken in dit voorstel al volledig of gedeeltelijk is tegemoetgekomen.

De MR is verheugd dat het agentschap sedert 2013 operationeel is en dat men, inzake het parkeren in het Brussels Gewest, een allesomvattende visie wil uitbouwen, met inbegrip van het parkeren buiten de weg en in het bijzonder inzake het ondergronds parkeren.

Waarom dan deze tekst, terwijl alles gaat zoals verwacht?

Volgens de MR-fractie, is de goedkeuring van deze tekst thans evenwel noodzaak.

Ondanks de parkeerordonnantie, ondanks het parkeeragentschap, hebben we thans nog altijd af te rekenen met verkeerscongestie, wat een verschrikkelijke handicap blijft voor de levenskwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars en voor de economische gezondheid van ons Gewest. Men heeft weliswaar het aantal verkeersaders verminderd, alsook de snelheid en het aantal parkeerplaatsen, maar de congestie is niet verdwenen. Daaruit moet men besluiten dat de aangedragen oplossingen geen voldoening schenken of niet goed zijn.

Er zijn natuurlijk verschillende maatregelen die men kan nemen om die problemen op te lossen, maar er is er maar één goede: op intelligente en harmonieuze wijze het ondergronds parkeren in het Brussels Gewest uitbouwen. Men weet maar al te goed dat de congestie voor een deel te maken heeft met voertuigen die een parkeerplaats zoeken. Dat komt neer op 30% van het verkeer in sommige wijken, wat enorm is.

Ondanks de aankondiging van de oprichting van een parkeerobservatorium en het opstellen van een besluit over het openbaar parkeren, wachten we nog altijd op die fundamentele tools om vooruitgang te boeken in deze problematiek.

Tijdens de jongste interpellatie van de spreeksters over de telegeleiding, heeft de minister van Mobiliteit haar verschrikkelijk verontrust, want ofschoon hij stelde dat

I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, première coauteure de la proposition de résolution

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rappelle que la présente proposition de résolution avait déjà été déposée une première fois en 2011 et co-signée par la députée FDF Béatrice Fraiteur. Ce texte n'avait jamais été agendé au cours de la législature précédente. C'est pourquoi elle a été redéposée durant cette législature-ci, en septembre 2015.

Cela pourrait paraître étonnant à certains, car depuis janvier 2009 et l'adoption de l'ordonnance Stationnement, il est vrai qu'il y a eu du chemin parcouru en matière de gestion du stationnement à Bruxelles. Et il est vrai aussi que certaines des demandes de la présente proposition ont déjà été rencontrées en tout ou en partie.

Le MR ne peut que se réjouir que l'agence soit maintenant opérationnelle depuis 2013 et que l'on sente une volonté de développer une vision globale en matière de stationnement en Région bruxelloise, y compris en matière de parking hors voirie, et en particulier en matière de parking souterrain.

Pourquoi avoir conservé ce texte, alors que tout est en gestation ?

Le groupe MR estime pourtant que l'adoption de ce texte reste impératif aujourd'hui.

Tout d'abord, malgré l'ordonnance stationnement, malgré l'agence du stationnement, nous sommes toujours actuellement dans un contexte de congestion qui reste un handicap terrible pour la qualité de vie et la santé des Bruxellois, et pour la santé économique de notre région. En effet, on a réduit le nombre d'artères, réduit la vitesse, réduit le nombre de places de parking et pourtant la congestion est toujours là. Il faut en tirer comme conclusion que les solutions apportées ne sont pas suffisantes ou qu'elles ne sont pas bonnes.

Il y a bien entendu diverses mesures à prendre pour y remédier, mais on n'en retiendra qu'une seule : développer de façon intelligente et harmonieuse le parking souterrain en Région bruxelloise. On sait bien que la congestion est liée en partie à des véhicules qui cherchent une place de parking. Cela représente 30% du trafic dans certains quartiers, ce qui est énorme.

Malgré l'annonce de la création d'un observatoire du stationnement et de la rédaction d'un arrêté sur le parking public, nous sommes toujours en attente de ces outils essentiels pour avancer dans cette matière.

Lors de la dernière interpellation de l'oratrice concernant le téléjalonnement, le ministre de la mobilité l'a terriblement inquiétée, car tout en disant qu'il avançait dans

men vooruitgang boekte in deze problematiek die al zeker al 10 jaar aansleept, kondigde hij aan dat, in de grond, de smartphone-applicaties ze in de nabije toekomst zeker zouden vervangen. Zullen die borden in het Brussels Gewest de bezoeker of de inwoner werkelijk en zo snel mogelijk leiden naar een parkeerplaats, zoals dat al 20 jaar het geval is in tal van andere Europese steden?

En hoe staat het met het aantal plaatsen op en buiten de weg, en het aantal ontradingssparkeerplaatsen waarvan het aantal sedert zoveel jaren stagneert?

Men moet erkennen dat de dienst voor studies en planning prachtig werk geleverd heeft en de aantrekkingskracht van de *park and ride*-zones, de omgeving van de plaatsen in kaart heeft gebracht. De dienst heeft nota's opgesteld over de nieuwe parkeerruimte aan het Marie Jansonplein in Sint Gillis, aan de Spiegel, over de compensaties, buiten de weg, voor parkeerplaatsen die op de weg worden afgeschaft langs de kleine ring en langs de Havenlaan en over de berekening van de compensaties, buiten de weg, voor elke op de weg afgeschaft parkeerplaats.

Dat ziet er allemaal eerder goed uit, maar waarom vandaag dan deze tekst aannemen?

Ondanks alle vooruitgang, staat het door de cel Parking.Brussels gerealiseerde werk al in het activiteitenverslag 2015 van het Agentschap. En wanneer men het antwoord leest van de heer Smet op een parlementaire vraag van juni 2016 betreffende de formule voor de compensatie van de parkeerplaatsen, dan stelt men een ongeziene vaagheid vast, vooral wanneer men weet dat het ondergronds parkeren noodzakelijkerwijs deels een compensatie zal worden.

Over welke formule gaat het? Wanneer men een aantal parkeerplaatsen op de weg afschaft, hoeveel moeten er dan buiten de weg worden gecreëerd? Op welke afstand? Volgens welke voorwaarden? Zonder antwoord op die vragen, is het niet mogelijk om het ondergronds parkeren op intelligente en doeltreffende wijze uit te bouwen. En bijgevolg zal het observatorium, op een dag, als het is opgericht, een van zijn opdrachten niet kunnen uitvoeren, te weten de aanleg en uitbouw van openbare parkeerplaatsen plannen.

Is het normaal dat plaatsen zoals de Zavel nog altijd overspoeld worden door voertuigen? Zou men geen ondergrondse parkeerruimte moeten voorzien om het Kasteleinsplein, het Verzetsplein, de Sint-Bonifaaswijk en het Sint-Jobplein te vrijwaren?

Als men kijkt naar de verzoeken aan de regering in het verzoekend gedeelte van de tekst, dan stelt men vast dat het eerste streepje al verwezenlijkt is, te weten de inventaris van de initiatieven inzake de bouw van ondergrondse parkeerruimtes. Wat het tweede streepje betreft, waarin verzocht wordt om een kadaster van de bestaande infrastructuur, rijst de vraag hoe men de

le dossier que l'on attend depuis certainement une dizaine d'années, il annonçait déjà qu'au fond, les applications sur smartphone allaient certainement aisément les remplacer dans un futur proche. Verra-t-on ces panneaux à l'échelle de la Région bruxelloise guider véritablement le visiteur ou l'habitant à trouver une place de parking le plus rapidement possible, comme c'est déjà le cas dans de nombreuses autres villes européennes depuis 20 ans ?

Sur le nombre de places en voirie et hors voirie, et les places de parking de dissuasion dont le nombre stagne depuis tant d'années, qu'en est-il vraiment ?

Il faut reconnaître que la cellule « études et planification » a fait un très beau travail de cartographie des aires d'attractivité des *park and ride*, de localisation des alentours de places. Elle a réalisé des notes sur l'implantation d'un nouveau parking place Marie Janson à St Gilles, au Miroir, sur le potentiel de compensation hors voirie du stationnement supprimé en voirie le long de la petite ceinture et le long de l'avenue du Port, et sur le calcul des compensations hors voirie pour toute suppression de stationnement en voirie.

Tout cela est plutôt de bon augure, mais pourquoi dès lors voter ce texte aujourd'hui ?

Malgré les avancées, en fait, le travail réalisé par la cellule de Parking.Brussels date du rapport d'activité 2015 de l'Agence. Et quand on lit la réponse de M. Smet à une question parlementaire posée en juin 2016 concernant la formule de compensation des places de parking, on nage dans un flou inouï, surtout quand on sait que l'un des modes de compensation passera nécessairement, en partie, par le parking souterrain.

De quelle formule s'agit-il? Quand on supprime un certain nombre de places de parking en voirie, combien doivent-elles être créées hors voirie? A quelle distance? Et dans quelles conditions ? Sans réponse à ces questions, il n'y a pas moyen de développer le parking souterrain de façon intelligente et efficace. Il est dès lors impossible qu'un jour l'observatoire, s'il est mis en place, puisse accomplir l'une de ses missions, à savoir planifier la construction et le développement de parkings publics.

Est-il normal que des joyaux tels que le Sablon restent squattés par les voitures ? Ne devrait-on pas envisager de prévoir un parking souterrain pour préserver la place du Châtelain, la place de la Résistance, le quartier Saint-Boniface, la place Saint-Job par exemple ?

Si on reprend les demandes adressées au gouvernement dans le dispositif de ce texte, le premier tiret est déjà réalisé, à savoir l'inventaire des initiatives de constructions de parkings souterrains. Concernant le deuxième tiret, demandant un cadastre des infrastructures existantes, comment peut-on connaître les carences de Bruxelles sans avoir une idée claire de la formule de compensation des

tekortkomingen van Brussel kan kennen zonder een duidelijk idee te hebben van de formule voor de compensatie van de afgeschafte parkeerplaatsen? In het derde streepje wordt verzocht om een alomvattend plan van het ondergronds parkeren, in samenspraak met de gemeenten, wat ook onmogelijk is zonder de formule voor de compensatie te kennen. En van een denkoefening over het openstellen van privéparkings die in het weekend gesloten zijn, is geen spoor te bekennen in de plannen van de regering. Dat is een initiatief dat nochtans zou moeten worden aangemoedigd.

II. Algemene bespreking

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat de DÉFI-fractie voorstander is van de uitbouw en het beheer van het parkeren buiten de weg. Dat is de reden waarom voormalig volksvertegenwoordigster Béatrice Fraiteur dit voorstel van resolutie tijdens de vorige zittingsperiode heeft ingediend. Sedertdien is er een nieuwe meerderheid gekomen, die de tekst evenwel niet als achterhaald heeft beschouwd. Immers, in de gewestelijke beleidsverklaring staat te lezen dat het parkeren een sleutelement is in elk beleid inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit en moet worden aangegrepen als tool in de strijd tegen de congestie, door de toegang tot het openbaar vervoer te vergemakkelijken en plaats vrij te maken op de weg. Het gewestelijk parkeerplan stelt een maximumaantal parkeerplaatsen op de weg vast. De afschaffing van parkeerplaatsen op de weg zal moeten worden gecompenseerd buiten de weg. En ofschoon de wegen verzadigd zijn, blijft een aanzienlijk gedeelte van de huidige parkeergelegenheden ontoegankelijk voor de buurtbewoners. De regering zal alle mogelijke oplossingen zoeken om de private en openbare parkingruimtes ter beschikking te stellen van de Brusselaars buiten de gangbare openingsuren. In dat verband, heeft de spreker al verschillende keren vragen gesteld en interpellaties gehouden in de bevoegde commissie, inzonderheid over de uitvoering van het gewestelijk parkeerplan, over de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen buiten de weg aan de buurtbewoners, inzonderheid op bedrijfsparkings, maar ook over het gewestelijk parkeeragentschap en zijn opdracht betreffende de compensatie buiten de weg van op de weg afgeschafte parkeerplaatsen. Mevrouw d'Ursel heeft verwezen naar een schriftelijke vraag die door de spreker is ingediend, maar waarop het antwoord geen voldoening schenkt.

Iedereen beseft wel dat er problemen zijn met de uitvoering van dat specifieke punt van de gewestelijke beleidsverklaring. Maar de parlementsleden zijn er om erop toe te zien dat dat punt goed wordt uitgevoerd. De volksvertegenwoordiger heeft onlangs overigens twee zeer specifieke schriftelijke vragen gesteld: enerzijds over de ontwikkeling van een smartphone-app om de vrije parkeerplaatsen te zoeken, die tegelijkertijd met het parkeergeleidingssysteem zou moeten worden verwezenlijkt, en anderzijds over de ontwikkeling van een databank van de parkings, die aan het

places de stationnement supprimées ? Au troisième tiret, il est demandé un plan global de stationnement souterrain en concertation avec les communes, ce qui est également impossible sans connaître la formule de compensation. Enfin, si on veut entamer une réflexion sur l'ouverture de certains parkings privés fermés le week-end, cela ne se trouve pas dans les plans du gouvernement. C'est une initiative qu'il faudrait aussi soutenir.

II. Discussion générale

M. Marc Loewenstein rappelle que le groupe DÉFI est favorable au développement et à la gestion du stationnement hors voirie. C'est la raison pour laquelle l'ancienne députée Béatrice Fraiteur avait déposé cette proposition de résolution lors de la précédente législature. Depuis lors, une nouvelle majorité s'est mise en place, et n'a pas jugé utile de relever ce texte de caducité. En effet, la déclaration de politique régionale expose que « le stationnement est un élément clef de toute politique d'aménagement du territoire et de mobilité et doit être mis au service de la lutte contre la congestion en facilitant l'accès aux transports publics et en libérant l'espace en voirie. Le Plan Régional de stationnement (...) fixe un plafond de places en voirie. La suppression de stationnement en voirie devra faire l'objet de compensation hors-voirie. (...) Par ailleurs, alors que les voiries sont saturées, une partie conséquente de l'offre de parking actuelle reste inaccessible pour les riverains. Le Gouvernement cherchera toutes les solutions pour mettre les parkings privés et publics existants à disposition des Bruxellois en dehors des heures ouvrables. ». A cet égard, l'orateur a déjà posé maintes fois des questions et des interpellations en commission, notamment sur la mise en œuvre du plan régional de stationnement, sur la mise à disposition de stationnement hors voirie au bénéfice des riverains, notamment via les parkings d'entreprises, mais aussi sur la mise en œuvre par l'agence régionale de stationnement de sa mission de compensation hors voirie des emplacements supprimés en voirie. Mme d'Ursel a évoqué une question écrite posée par l'intervenant, dont il est évident que la réponse est insatisfaisante.

Tout le monde est bien conscient qu'il y a des problèmes dans l'exécution de ce point précis de la déclaration de politique régionale. Mais les parlementaires sont là pour veiller à ce que cette dernière soit bien exécutée. Par ailleurs, le député a posé dernièrement deux questions écrites très précises : d'une part au sujet du développement d'une application smartphone visant à repérer les places de parking libres, qui devrait être réalisée en même temps que le téléjalonnement, et d'autre part au sujet du développement d'une base de données des parkings, à réaliser par l'observatoire du stationnement. Pour ce qui

parkeerobservatorium moet worden opgedragen. Het eerste punt, de ontwikkeling van een smartphone-app, zou een feit moeten zijn tegen midden 2017. Met betrekking tot de tweede vraag heeft de minister geantwoord dat er al een eerste versie bestaat. Het Gewestelijk Parkeersagentschap is momenteel namelijk aanwervingen aan het doen met het oog op de ontwikkeling van die database. Het dossier is al ver gevorderd. Men kan de minister dus vertrouwen voor de positieve voortgang van het dossier. Op basis van de uiteengezette argumenten, besluit de volksvertegenwoordiger dat zijn fractie deze resolutie niet zal ondersteunen.

De heer Ridouane Chahid vindt dat het fileprobleem in Brussel niet zal worden opgelost door ondergrondse parkings aan te leggen. Eerst zou Infrabel ontradingparkings buiten Brussel moeten aanleggen, aan de GEN-stations. In de GSV wordt duidelijk gesteld dat, telkens wanneer een parkeerplaats op de openbare weg verloren gaat, die moet worden gecompenseerd door een parkeerplaats buiten de openbare weg. Er zijn natuurlijk nog zaken die verbeterd moeten worden op het niveau van het Gewestelijk Parkeersagentschap, maar de regering is daar actief mee bezig. Om die reden, zal de PS deze resolutie niet steunen.

Mevrouw Céline Delforge herinnert aan het standpunt van Ecolo, te weten dat de kwestie van de verkeerscongestie niet gemakkelijk zal worden opgelost, en zeker niet door ondergrondse parkings aan te leggen, waar de heer Chahid overigens al op heeft gewezen. De spreker herinnert eraan dat, voor haar fractie, elke ondergrondse parking nog meer auto's aantrekt en uiteindelijk voor nog meer verkeerscongestie zorgt. Het probleem van de verkeerscongestie kan dus alleen worden opgelost met spoorwegen, dat wil zeggen op federaal niveau, en door de uitbreiding van het openbaar vervoer.

Wat het parkeergeleidingssysteem betreft, is er volgens haar meer nodig dan een app op een telefoon, wat haar niet praktisch lijkt aan het stuur. Om bovengenoemde redenen, zal ook de Ecolo-fractie dit voorstel van resolutie niet steunen.

Mevrouw Carla Dejonghe vindt dat het voorstel actueel blijft. De compensatie van parkeerplaatsen op de openbare weg door nieuwe parkeerplaatsen buiten de openbare weg blijft een belangrijk punt. De vraag is hoe die verloren parkeerplaatsen op de openbare weg momenteel worden geïnventariseerd en in rekening gebracht. Om het probleem efficiënt te kunnen verhelpen, moet men een volledig beeld hebben van het aantal verloren parkeerplaatsen.

De heer Pierre Kompany vestigt de aandacht op het feit dat, iedere keer dat er gegraven wordt om ondergrondse parkings aan te leggen, dat plaatsen worden waar het water nooit meer in de bodem zal kunnen dringen. Dan wordt het dus noodzakelijk om de rioleringen aan te passen enz. De nieuwe generatie bestuurders moet niet worden opgescheept met de fouten die eerder zijn gemaakt.

concerne le premier point, c'est-à-dire le développement de l'application smartphone, on y arrivera vers la moitié de l'année 2017. Pour ce qui concerne la deuxième demande, le ministre a répondu qu'une première version existe déjà. En effet, l'agence régionale de stationnement procède actuellement à des recrutements, qui visent notamment à réaliser cette base de données. On peut dire que l'état du dossier a déjà bien avancé. On peut donc faire confiance au ministre pour que le dossier évolue positivement. Sur la base des arguments qui viennent d'être développés, le député conclut que son groupe ne soutiendra pas cette résolution.

M. Ridouane Chahid estime que l'on ne va pas régler le problème de la congestion à Bruxelles en creusant des parkings souterrains. Il faudrait tout d'abord qu'Infrabel construise des parkings de dissuasion à l'extérieur de Bruxelles, au niveau des gares du RER. Par ailleurs, il est bien précisé dans le RRU que chaque fois qu'une place de stationnement est perdue en voirie, il faut la compenser par une place hors voirie. Certes, il y a encore des éléments à améliorer au niveau de l'agence régionale de stationnement, mais le gouvernement y travaille activement. C'est la raison pour laquelle le groupe PS ne soutiendra pas cette résolution.

Mme Céline Delforge rappelle la position d'Ecolo, pour qui la question de la congestion automobile ne se réglera pas aisément, et certainement pas en creusant des parkings souterrains, comme l'a rappelé M. Chahid par ailleurs. L'oratrice rappelle que pour son groupe, chaque parking souterrain est un aspirateur à voitures, et crée au final encore plus de congestion. On ne pourra donc régler le problème de la congestion que par le rail, c'est-à-dire au niveau fédéral, et par le développement des transports en commun.

En ce qui concerne le téléjalonnement, il faudrait selon elle davantage qu'une application sur un téléphone, qui ne lui semble pas pratique lorsqu'on est au volant. Pour les raisons évoquées ci-dessus, le groupe Ecolo ne soutiendra pas non plus cette proposition de résolution.

Mme Carla Dejonghe estime que la proposition reste d'actualité. La compensation des places de stationnement en voirie par de nouvelles places de stationnement hors voirie est un point qui reste très important. Le problème est de savoir comment les places de parking perdues en voirie sont aujourd'hui recensées et comptabilisées. Il est nécessaire d'avoir une image parfaite du nombre de places de stationnement perdues en voirie, afin que l'on puisse y remédier de manière efficace.

M. Pierre Kompany attire l'attention sur le fait que chaque fois que l'on creuse le sol pour réaliser des parkings souterrains, cela devient des lieux où l'eau ne peut plus jamais s'infiltrer. Il devient donc nécessaire ensuite de modifier les canalisations, etc. Il ne faut pas que la nouvelle génération de décideurs retombe dans les travers de ce qui a été fait auparavant.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel heeft de indruk dat, als men enkel praat over de trage uitvoering, de meerderheid zich evengoed zou kunnen onthouden over haar tekst. De volksvertegenwoordigster begrijpt dat sommige leden van de meerderheid ongerust zijn over de compensatie van de verloren parkeerplaatsen op de openbare weg, alsook over het parkeergeleidingssysteem dat op dit moment nog geen vruchten afwerpt.

De volksvertegenwoordigster heeft verwezen naar de studie van BECI over de verkeerscongestie, waaruit blijkt dat 30% van de verkeerscongestie veroorzaakt wordt door personen die een parkeerplaats zoeken. Maar volgens sommige andere Europese studies, zou 50% van de verkeerscongestie te wijten zijn aan het zoeken naar parkeerplaatsen.

De volksvertegenwoordigster vindt het vermakelijk dat de PS het heeft over de bouw van ontradingsparkings buiten Brussel. Natuurlijk ligt daarin een deel van de oplossing voor de verkeerscongestie, maar hoe zit het met de bewoners? Wat de GSV betreft, is de compensatieformule onvolmaakt, want in de GSV wordt niet gezegd op welk moment er moet worden gecompenseerd. De formule van minister Smet bekijkt de compensatie van parkeerplaatsen buiten de openbare weg op een zeer vage manier. Niet alle punten worden geregeld en daarom is het noodzakelijk om vandaag deze tekst aan te nemen.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter stelt vast dat niemand het woord vraagt voor de bespreking van de tekst en beslist om onmiddellijk over te gaan tot de stemming over het voorstel in zijn geheel.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 3.

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

De Rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

De Voorzitter,

Boris DILLIÈS

Mme Anne-Charlotte d'Ursel a l'impression que si on ne fait que parler de lenteur d'exécution, la majorité pourrait tout aussi bien s'abstenir sur son texte. En effet, la députée entend que certains membres de la majorité sont inquiets sur la compensation des places de parkings perdues en voirie, ainsi que sur le téléjalonnement qui ne porte pas encore de fruits pour le moment.

La députée faisait référence à l'étude sur la congestion qui a été menée par BECI, et qui tire comme conclusion que 30% de la congestion est due à des personnes qui cherchent du stationnement. Mais selon certaines autres études européennes, il s'agirait de 50% de la congestion qui serait due à la recherche de stationnement.

La députée juge amusant le fait que le PS parle de construction de parkings de dissuasion à l'extérieur de Bruxelles. Bien sûr, là se trouve une partie de la solution face à la congestion, mais qu'en est-il des riverains ? En ce qui concerne le RRU, la formule de compensation est bien imparfaite, car le RRU ne dit pas à quel moment il faut compenser. Ici, on a la formule du ministre Smet qui envisage de manière très floue la compensation du parking hors voirie. Tous les points ne sont pas réglés, et c'est la raison pour laquelle il est nécessaire de voter aujourd'hui ce texte.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Le président, constatant que personne ne demande la parole pour la discussion du texte, décide de passer au vote sur l'ensemble de la proposition.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 11 voix contre 3.

- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

Le Président,

Boris DILLIÈS