



GEWONE ZITTING 2018-2019

1 APRIL 2019

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter organisatie van een tweede Autoloze
Dag op 22 september van elk jaar, de *European
Car Free Day*, als instrument ter
bestrijding van de luchtverontreiniging**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Marc-Jean GHYSSELS (F)
mevrouw Carla DEJONGHE (N)
en de heer Willem DRAPS (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Marc-Jean Ghysseles, Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamoulle, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heer Ridouane Chahid, mevr. Julie de Groote, mevr. Annemie Maes, de heren Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, David Weytsman.

Andere leden: de heer Emmanuel De Bock, mevr. Hannelore Goeman, mevr. Magali Plovie, mevr. Fatoumata Sidibé.

Zie :

Stuk van het Parlement:

A-444/1 – 2016/2017: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

1^{er} AVRIL 2019

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à l'organisation d'une seconde
Journée sans voiture le 22 septembre de
chaque année, jour du *European Car Free
Day*, comme instrument de lutte contre la
pollution de l'air**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Marc-Jean GHYSSELS (F)
Mme Carla DEJONGHE (N)
et M. Willem DRAPS (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Marc-Jean Ghysseles, Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamoulle, MM. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : M. Ridouane Chahid, Mmes Julie de Groote, Annemie Maes, MM. Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, David Weytsman.

Autres membres : M. Emmanuel De Bock, Mmes Hannelore Goeman, Magali Plovie, Fatoumata Sidibé.

Voir :

Document du Parlement :

A-444/1 – 2016/2017 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Annemie Maes, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

(Vergadering van 15 mei 2017)

Mme Annemie Maes herinnert eraan dat de Autoloze Dag op de derde zondag van september een populair en zeer succesvol feest is geworden. Deze dag is ook een gelegenheid om tal van andere activiteiten te organiseren, zoals de erfgoeddag, straatbarbecues of buurtfeesten, die niets te maken hebben met mobiliteit en bewustwording van zachte mobiliteit bij het publiek. Opmerkelijk is dat de autoloze zondag een aanzienlijke vermindering van de luchtverontreiniging in Brussel betekent. In de commissie voor het Leefmilieu werd erop gewezen dat er ongeveer 25 procent minder fijn stof was. Als we de vervuiling meten, zien we dat de impact van de autoloze zondag enorm is. Daarom zou het interessant zijn om te zien hoe een autoloze dag eruit zou zien tijdens de week, niet alleen op een zondag. Als we dit in de loop van de week zouden doen, zou het mensen de kans geven om zich anders te organiseren en te zien hoe een andere mobiliteit in Brussel mogelijk zou kunnen zijn.

Mevrouw Céline Delforge is van mening dat het voordeel van dit voorstel is dat er een zinnigere test wordt ingevoerd dan de autoloze zondagstest. De gevolgen voor de levenskwaliteit in Brussel zouden veel aantrekkelijker zijn dan op een zondag. Zoals haar collega Annemie Maes al zei, is het vooral de gezelligheid die op zondag de boventoon voert. Maar op doordeweekse dagen zou het een heel andere levenskwaliteit geven, in de vorm van rust, minder stress, enz.

Mevrouw Annemie Maes voegt eraan toe dat er natuurlijk afwijkingen moeten worden toegestaan voor mensen die hun auto op een weekdag nodig hebben, net zoals op de autoloze zondagen. Er zijn ook begeleidende maatregelen nodig voor pendelaars die naar Brussel komen. We hebben "bike-pooling" nodig. Autoloze zones kunnen worden gepland in de zones die toegankelijk zijn met het openbaar vervoer. Het is dus niet nodig dat in het hele Gewest wordt verboden om auto's te gebruiken. In dit voorstel van resolutie wordt gevraagd om een tweede autoloze dag te organiseren op 22 september, de dag van de European Car Free Day, en dus niet noodzakelijkerwijs een zondag, alsook de haalbaarheidsvoorwaarden te onderzoeken, zodat deze dit jaar kan worden georganiseerd.

II. Algemene bespreking

(Vergadering van 15 mei 2017)

De heer Marc Loewenstein vindt de autoloze zondag een geweldig idee. Maar deze activiteit kost het Gewest nu al veel geld. Hebben de indieners enig idee van de financiële kosten van een autoloze zondag voor de overheid? Wat zouden de economische en financiële gevolgen dan zijn op een

I. Exposé introductif de Mme Annemie Maes, première coauteure de la proposition de résolution

(Réunion du 15 mai 2017)

Mme Annemie Maes rappelle que la journée sans voiture organisée le troisième dimanche du mois de septembre est devenue une grande fête populaire qui remporte un vif succès. Cette journée est également l'occasion d'organiser plein d'autres animations, comme la journée du patrimoine, ou encore des barbecues de rue ou des fêtes de voisins, qui n'ont rien à voir avec la mobilité et la sensibilisation du public à une mobilité douce. Il est remarquable de noter que le dimanche sans voitures représente une forte diminution de la pollution de l'air à Bruxelles. En commission de l'Environnement, on a souligné que cette diminution était de l'ordre de 25% de particules fines en moins. Quand on mesure la pollution, on voit donc que l'impact du dimanche sans voitures est énorme. C'est la raison pour laquelle il serait intéressant de voir ce que donnerait une journée sans voitures un jour de semaine, et pas seulement un dimanche. Si l'on faisait ça en semaine, cela donnerait la possibilité aux gens de s'organiser autrement, et de voir comment une autre mobilité serait possible à Bruxelles.

Mme Céline Delforge estime que l'intérêt de cette proposition est de mettre en place un test plus significatif que celui du dimanche sans voiture. Les effets sur la qualité de la vie à Bruxelles serait bien plus attrayants que ceux que l'on observe un dimanche. En effet, comme l'a dit sa collègue Annemie Maes, le dimanche, c'est surtout la convivialité qui prime. Mais en semaine, cela donnerait une toute autre qualité de vie, en termes de calme, de diminution de stress etc.

Mme Annemie Maes ajoute qu'il faut bien sûr permettre des dérogations pour les gens qui ont besoin de leur voiture un jour de semaine. Exactement de la même manière qu'on le fait pour les dimanches sans voiture. Il faut aussi des mesures d'accompagnement pour les navetteurs qui viennent à Bruxelles. Il faut du « bike-pooling ». On pourrait envisager que les zones sans voitures soient celles qui sont accessibles en transports en commun. Il ne faut donc pas nécessairement que toute la Région soit interdite aux voitures. Cette proposition de résolution demande d'organiser une deuxième journée sans voitures le 22 septembre, jour du European Car Free Day, et donc pas nécessairement un dimanche, et demande à ce que les conditions de faisabilité soient étudiées pour pouvoir l'organiser dès cette année.

II. Discussion générale

(Réunion du 15 mai 2017)

M. Marc Loewenstein estime que le dimanche sans voitures est une excellente idée. Mais cette activité coûte déjà énormément d'argent à la Région. Les auteurs ont-ils seulement une idée du coût financier que représente un dimanche sans voitures pour les pouvoirs publics ? Quel

weekdag? Wat zou de impact zijn op het dagelijks leven van de bewoners, die hun kinderen naar school moeten rijden, die naar hun werk moeten gaan,...? We zien nu al een aanzienlijke verzadiging van het openbaar vervoer op een normale dag, wat te denken van een weekdag waarop de auto niet meer kan rijden, terwijl de mensen aan het werk zijn? Het risico bestaat dat de mensen gegijzeld worden.

Mevrouw Céline Delforge maakt bezwaar tegen de term "gegijzeld worden". Wat de financiële kosten betreft, ze hoort dit argument goed, maar we moeten bekijken hoe we zo'n dag kunnen organiseren. Dat zou zeker geld kosten, maar dat is een investering. We moeten ons ook realiseren hoeveel mensen de fiets gebruiken als ze zich veilig voelen. Het is niet de bedoeling de mensen op de fiets te zetten als het ijskoud is, want 22 september is nog steeds bijna zomer. Dit gebeurt natuurlijk niet met een vingerknip: de kosten moeten worden geraamd en als een investering worden beschouwd.

Mevrouw Annemie Maes wijst erop dat de opstellers van deze resolutie zeer voorzichtig zijn geweest, omdat ze beseffen dat er enorme gevolgen zijn, zoals in de consideransen staat. De exploitatiekosten moeten in relatie tot de externe kosten worden beschouwd. De spreekster herinnert zich een anekdote van een paar jaar geleden, toen een staking van wegvervoerders het hele centrum van Brussel enkele dagen lang blokkeerde: mensen moesten zich wel organiseren om met de fiets of te voet naar het kantoor te komen. Daarnaast hebben andere steden al gepoogd een autoloze dag op een weekdag te testen.

De heer Boris Dilliès gelooft dat een tweede autoloze dag op een zondag leuk kan zijn. Iedereen is het er nu over eens dat een autoloze zondag een goed idee is. Sommigen voorspelden destijds dat het een ramp zou zijn. Maar we mogen niet dogmatisch zijn: we kunnen zien dat het vandaag de dag heel goed werkt. Daarom zal de MR-fractie het voorstel niet verwerpen, maar zich onthouden bij de stemming. Enerzijds zijn er immers veel mensen zijn die geen gebruik maken van het openbaar vervoer, uit gewoonte of omdat ze er geen baat bij hebben; soms betekent iets testen echter dat ze het moeten aannemen. Sommige wijken zijn zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer, andere minder. Anderzijds zou een tweede dag zonder auto's heel mooi zijn, maar dit alles brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Wat betreft de organisatie op een weekdag, wat zullen bijvoorbeeld loodgieters of aannemers doen die hun voertuigen op die dag nodig hebben?

De spreker meent dat kan overwogen worden een autoloze dag op een weekdag te organiseren, omdat mensen de kans moeten krijgen om het openbaar vervoer te ontdekken, wat tot een positieve dynamiek zou kunnen leiden. Maar we moeten ons niet vastklampen aan een duidelijk tijdschema: 22 september ligt iets te dicht bij de andere datum. Het staat vast dat de gemeenten veel moeten doen om autoloze zondagen te organiseren. Daarom zou het de conferentie van burgemeesters moeten zijn die beslist of er een tweede autoloze dag wordt georganiseerd. In de conferentie van burgemeesters heerst niet noodzakelijkerwijs dogmatisme.

serait dès lors l'impact économique et financier sur un jour de semaine ? Quel serait l'impact sur la vie des habitants au quotidien, qui doivent conduire leurs enfants à l'école, qui doivent aller travailler,... ? On observe déjà une saturation importante des transports en commun un jour normal, que dire alors d'un jour de semaine où la voiture ne pourrait pas circuler alors même que les gens travaillent ? On risque de prendre les gens en otage.

Mme Céline Delforge s'insurge contre les termes « prendre en otage ». Quant au coût financier, elle entend bien cet argument, mais il faudrait voir de quelle manière organiser une telle journée. Cela coûterait certes de l'argent, mais il s'agit d'un investissement. Il faut aussi se rendre compte à quel point les gens utilisent le vélo quand ils se sentent en sécurité. Il ne s'agit pas de mettre les gens sur leur vélo en plein frimas, puisque le 22 septembre est encore presque en été. Bien sûr, cela ne se fera pas d'un claquement de doigts : le coût doit être évalué et considéré comme un investissement.

Mme Annemie Maes signale que les auteurs de cette résolution ont été très prudents, car ils se rendent compte qu'il y a des répercussions énormes, comme précisé dans les considérants. Il faut tenir compte des coûts d'exploitation par rapport aux coûts externes. L'oratrice se souvient d'une anecdote, il y a quelques années, où une grève des transporteurs routiers a bloqué pendant plusieurs jours tout le centre de Bruxelles : les gens ont bien dû s'organiser pour venir en vélo ou à pied au bureau. Par ailleurs, d'autres villes ont déjà tenté l'expérience d'une journée sans voitures un jour de semaine.

M. Boris Dilliès estime qu'une deuxième journée sans voitures organisée un dimanche pourrait être sympathique. Il y a aujourd'hui une unanimité pour dire que le dimanche sans voitures est une bonne idée. Certains avaient prédit, à l'époque, que ça allait être l'apocalypse. Mais il ne faut pas faire de dogmatisme : on voit bien que cela fonctionne très bien aujourd'hui. C'est pourquoi le groupe MR ne va pas rejeter la proposition, mais va plutôt s'abstenir. Car, d'une part, il y a beaucoup de gens qui n'utilisent pas les transports en commun, soit par habitude, soit qu'ils n'en ont pas d'utilité ; or parfois, tester quelque chose, c'est l'adopter. Il y a des quartiers qui sont très bien desservis par les transports en commun, d'autres moins. D'autre part, une deuxième journée sans voitures serait très sympathique, mais tout cela représente un coût important. Quant à l'organiser un jour de semaine, que vont faire par exemple les plombiers ou les entrepreneurs, qui ce jour-là ont besoin de leur véhicule ?

L'orateur pense qu'organiser une journée sans voitures un jour de semaine est envisageable, car il faut donner aux habitants cette possibilité de découvrir les transports en commun, ce qui pourrait entraîner une dynamique positive. Mais il ne faudrait pas s'enfermer dans un calendrier bien défini : le 22 septembre est un peu trop proche de l'autre date. On constate que pour organiser les dimanches sans voitures, les communes sont très fort sollicitées. Il faudrait donc que ce soit la conférence des bourgmestres qui décide de l'opportunité d'en organiser une deuxième. En conférence des bourgmestres, le dogmatisme n'est pas

De beslissingen worden er niet genomen door de partijen. Kortom, de volksvertegenwoordiger is van mening dat de resolutie een stap in de goede richting is, maar dat er nood is aan een beslissing van de conferentie van burgemeesters. In een onderwerp als dit kan de conferentie van burgemeesters een belangrijke rol spelen.

De heer Ridouane Chahid is het eens met de opmerkingen van de heer Dilliès. De PS steunt dit voorstel van resolutie in zijn huidige vorm niet, omdat de systematische organisatie op 22 september moeilijk kan zijn.

De heer Marc-Jean Ghysse herinnert eraan dat de stad Brussel 365 dagen per jaar een autoloze zone in het centrum van de stad heeft ingevoerd. En we zien de moeilijkheden dagelijks, al was het maar om de leveringen te organiseren. Wat de datum betreft, zou de volksvertegenwoordiger bijvoorbeeld 8 mei gekozen hebben, de feestdag van het Gewest.

De heer Bruno De Lille herinnert eraan dat de PS zelf om de organisatie van een tweede autoloze dag had gevraagd.

De heer Ridouane Chahid verduidelijkt dat de PS had gevraagd dat het burgerpanel deze vraag zou bespreken. Het betrof eerder een tweede autoloze zondag.

De heer Bruno De Lille stelt voor een werkgroep bijeen te roepen om dit te bespreken, teneinde met de meerderheid en de oppositie samen tot een akkoord te komen over de organisatie van een tweede autoloze dag.

De heer Marc Loewenstein vraagt zich af waar deze werkgroep toe gaat leiden. De financiële en economische gevolgen van deze kwestie moeten eerst worden bestudeerd. Ten tweede is het niet de werkgroep die logistieke kwesties, zoals de plaatsing van nadarbarrières, enz. gaat oplossen.

Mevrouw Céline Delforge herinnert eraan dat het destijds onoverkomelijk was om een autoloze dag te organiseren. Vandaag de dag zijn de mentaliteiten veranderd. Tevens meent zij dat een werkgroep het mogelijk zou maken bepaalde bakens te bepalen. Natuurlijk is het Parlement niet de uitvoerende macht. Maar er kunnen altijd suggesties worden gedaan aan de uitvoerende macht.

De heer Ridouane Chahid staat positief tegenover de oprichting van een werkgroep, die concrete voorstellen zou kunnen doen aan de uitvoerende macht.

De voorzitter stelt voor een werkgroep op te richten, die ook hoorzittingen zou kunnen houden met sommige instellingen om zich te informeren (*Instemming*).

*
* *

(Vergadering van 25 maart 2019)

De heer Bruno de Lille licht met betrekking tot dit voorstel van resolutie toe dat de standpunten zijn geëvolueerd als gevolg van de verschillende vergaderingen van de werkgroep.

nécessairement présent. Les décisions n'y sont pas participatives. En résumé, le député estime que la résolution va dans le bon sens, mais qu'il y aurait matière à ce que cela passe par une décision de la conférence des bourgmestres. Dans un sujet tel que celui-ci, la conférence des bourgmestres peut jouer un rôle de premier plan.

M. Ridouane Chahid rejoint les propos de M. Dilliès. Le PS ne soutient pas cette proposition de résolution telle quelle, car on pourrait rencontrer des difficultés à l'organiser systématiquement un 22 septembre.

M. Marc-Jean Ghysse rappelle que la ville de Bruxelles a mis en pratique, 365 jours par an, une zone sans voitures dans le centre de la ville. Et on en voit les difficultés au quotidien, ne fût-ce que pour organiser les livraisons. Quant à la date, le député aurait plutôt choisi le 8 mai, par exemple, qui est la fête de la Région.

M. Bruno De Lille rappelle que c'est le PS lui-même qui avait demandé l'organisation d'une deuxième journée sans voitures.

M. Ridouane Chahid précise que le PS avait demandé que le panel citoyen se saisisse de cette question. Il était plutôt question d'un deuxième dimanche sans voitures.

M. Bruno De Lille suggère de réunir un groupe de travail pour en discuter, afin de se mettre d'accord, majorité et opposition confondues, sur l'organisation d'une deuxième journée sans voitures.

M. Marc Loewenstein se demande à quoi va mener ce groupe de travail. Il faudrait d'abord étudier l'impact financier et économique de la question. Ensuite, ce n'est pas le groupe de travail qui va résoudre les questions logistiques, comme la mise à disposition de barrières nadar etc.

Mme Céline Delforge rappelle qu'à l'époque, il était insurmontable d'organiser une journée sans voitures. Aujourd'hui les mentalités ont évolué. Elle pense également qu'un groupe de travail permettrait de fixer certaines balises. Certes, le Parlement n'est pas l'exécutif. Mais on pourrait toujours formuler des suggestions à l'exécutif.

M. Ridouane Chahid se montre assez favorable à la constitution d'un groupe de travail, qui pourrait arriver avec des propositions concrètes à l'attention de l'exécutif.

Le président propose d'instituer un groupe de travail, qui pourrait également auditionner certains organismes, afin de se documenter (*Assentiment*).

*
* *

(Réunion du 25 mars 2019)

M. Bruno de Lille explique, concernant cette proposition de résolution, que les points de vue ont pu évoluer grâce à la tenue des différentes réunions du groupe de travail. A

Oorspronkelijk wilden de Ecolo- en Groen-fractie een tweede autoloze dag op een weekdag. Dit heeft verschillende redenen: ten eerste moet worden opgemerkt dat de organisatie van een autoloze dag op zondag niet veel mensen stoort, omdat er op die dag weinig autoverkeer is. Het zou veel interessanter zijn voor de mensen om dit op een weekdag te ervaren. Dat zou het immers mogelijk kunnen maken mensen die de gewoonte hebben ontwikkeld om elke dag met de auto te rijden, af te brengen van deze routine.

Ten tweede, door een autoloze dag op een weekdag te organiseren, wordt een wetenschappelijk experiment mogelijk dat de luchtkwaliteit op een weekdag meet en deze vergelijkt met een normale weekdag: de vergelijking zal interessanter zijn. Tevens zou duidelijk worden hoe veel gemakkelijker het openbaar vervoer zou kunnen rijden zonder opstoppingen. Volgens sommige studies over de verkeerscongestie zouden we erin slagen het openbaarvervoeraanbod met 20% te doen toenemen als het niet voortdurend geblokkeerd wordt.

De indieners van het voorstel vragen niet om een systematische organisatie van een autoloze dag op 22 september op het hele grondgebied: in de eerste plaats is het noodzakelijk om te weten of dit haalbaar is, waar dit kan worden georganiseerd, zonder noodzakelijkerwijze gevolgen te hebben voor het hele Brusselse grondgebied, want de eventuele economische schade moet beperkt worden.

Tot slot moet de oorspronkelijke tekst, die in 2016 werd ingediend en waarin was bepaald dat de maatregel op 22 september 2017 in werking zou treden, worden gewijzigd: de volgende autoloze dag tijdens de week moet worden gepland op 22 september 2020 (22 september 2019 valt op een zondag).

Mevrouw Céline Delforge herinnert aan de context waarin de eerste autoloze zondag werd georganiseerd. Destijds werd gezegd dat het onmogelijk was om een autoloze dag op een zondag te organiseren. Vandaag kan niemand zich voorstellen dat de derde zondag van september geen autoloze zondag zou zijn! Het is dus een groot succes. Wat de indieners van deze tekst vandaag voorstellen is dus niet revolutionair. Dit is een verstandig voorstel, dat het proberen waard is.

De heer Pierre Kompany wil toch de mening van de Economische en Sociale Raad horen. Een autoloze weekdag zou immers tot economische problemen leiden, omdat er een ernstig risico bestaat dat de stad wordt geblokkeerd.

De heer Jamal Ikazban vindt het ook belangrijk om niet alleen de mening van de Economische en Sociale Raad te horen, maar ook die van de politiezones. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou wel meer dan één autoloze zondag per jaar georganiseerd kunnen worden.

De spreker herinnert eraan dat 5 juni is uitgeroepen tot "dag tegen autosolisme": de minister-president doet voorstellen ter zake. 5 juni 2019 valt op een woensdag en 5 juni 2020 op een vrijdag. Het zou daarom interessant zijn om

l'origine, les groupes Ecolo et Groen voulaient obtenir une deuxième journée sans voitures un jour de semaine. Et cela pour plusieurs raisons : en premier lieu, il faut observer que l'organisation d'une journée sans voiture le dimanche n'ennuie pas grand monde, car on circule peu en voiture ce jour-là. Il serait beaucoup plus intéressant que les gens fassent cette expérience un jour de semaine. En effet, pour les gens qui ont pris l'habitude de circuler tous les jours en voiture, il faudrait pouvoir les distraire de cette routine.

Deuxièmement, en organisant une journée sans voitures un jour de semaine, on peut faire une expérience scientifique qui consisterait à mesurer la qualité de l'air un jour de semaine, en la comparant avec un jour de semaine normal : la comparaison serait plus intéressante. On pourrait également se rendre compte à quel point les transports en commun rouleraient beaucoup plus facilement sans embouteillages. On parviendrait ainsi, selon certaines études sur la congestion automobile, à augmenter de 20 % l'offre de transports en commun si ceux-ci ne sont pas constamment bloqués.

Les auteurs de la proposition ne demandent pas d'organiser systématiquement une journée sans voitures le 22 septembre sur tout le territoire : il faut d'abord savoir si c'est faisable, à quels endroits on pourrait l'organiser, sans que cela n'impacte nécessairement tout le territoire Bruxellois, car il faut limiter les dégâts économiques éventuels que cela pourrait engendrer.

Enfin, il conviendrait d'amender le texte originel, déposé en 2016, et qui prévoyait l'entrée en vigueur de la mesure pour le 22 septembre 2017 : il faudrait prévoir la prochaine journée sans voiture en semaine pour le 22 septembre 2020 (le 22 septembre 2019 tombant un dimanche).

Mme Céline Delforge rappelle le contexte dans lequel on avait organisé le premier dimanche sans voiture. A cette époque, on disait qu'il était impossible d'organiser une journée sans voiture un dimanche. Aujourd'hui, personne n'imagine que le troisième dimanche du mois de septembre ne soit pas une journée sans voitures ! C'est donc une grande réussite. Ce que les auteurs du présent texte proposent aujourd'hui n'est donc pas révolutionnaire. C'est une proposition de bon sens, qu'il vaut la peine d'essayer.

M. Pierre Kompany souhaite quand même entendre l'avis du conseil économique et social, car un jour de semaine sans voitures mènerait à des problèmes économiques, car il existe un sérieux risque de bloquer la ville.

M. Jamal Ikazban estime également qu'il faut entendre non seulement le conseil économique et social, mais aussi l'avis des zones police. On pourrait par contre organiser plus d'un dimanche sans voitures par an en Région de Bruxelles-Capitale.

L'orateur rappelle que le 5 juin a été décrété « journée contre l'auto-solisme » : le Ministre-Président avance des propositions à ce sujet. Le 5 juin 2019 tombe un mercredi, et le 5 juin 2020 tombe un vendredi. Il serait donc intéressant

te zien wat een kleinschalige "dag tegen autosolisme" kan opleveren.

De volksvertegenwoordiger kondigt de indiening van een amendement (nr. 1) aan, om vooruitgang te kunnen boeken met een concreter voorstel.

De heer Willem Draps vindt, namens de MR-fractie, dat dit initiatief niet tegemoetkomt aan het streven om het percentage fijn stof in steden te verminderen. Bovendien zal de auto altijd deel blijven uitmaken van het stedelijk landschap. Sommige mensen kunnen niet zonder auto: bijvoorbeeld de handelaars die materiaal moeten vervoeren, of de bezorgers, zullen altijd hun auto nodig hebben. Zij zijn echter de echte economische long van de stad.

Bovendien is de autoloze zondag een echt succes, men kan zelfs zeggen dat het de echte feestdag van het Brussels Gewest is, en niet het feest van de mobiliteit. Daarom zou het misschien nodig zijn om de twee evenementen, het Irisfeest en de autoloze zondag, op dezelfde dag te organiseren.

Tijdens de vergaderingen van de werkgroep hoorden we de mening van BECI, de MIVB, Brussel Mobiliteit.... Ze waren allemaal erg negatief over het idee om een autoloze dag op een weekdag te organiseren. De MIVB heeft met name uitgelegd niet in staat te zijn de verschuiving van al dit autoverkeer naar het openbaar vervoer op te vangen. De spreker herinnert eraan dat pendelaars ongeveer 200.000 auto's vertegenwoordigen die dagelijks Brussel binnenrijden, om nog maar te zwijgen van de 175.000 Brusselaars die op een weekdag rijden.

De MIVB zou absoluut niet in staat zijn om deze extra passagiersstroom op te vangen. Dat zal ook erg duur zijn voor de politiezones. De spreker herinnert eraan dat de burgemeesters instaan voor de veiligheid op hun grondgebied: zij zullen dus niet blij zijn te zien dat het economische leven van hun gemeente op een weekdag wordt geblokkeerd.

Om al deze redenen stemt de MR-fractie tegen dit voorstel van resolutie.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat de werkgroep niet alleen de MIVB en het BECI, maar ook Brulocalis, Leefmilieu Brussel, BRAL en de "Union des Classes Moyennes" heeft gehoord. De werkgroep was bijzonder goed gedocumenteerd. Er vonden veel discussies plaats, die de vele negatieve punten aan het licht brachten die de organisatie van een autoloze dag op een weekdag zou kunnen inhouden: bijvoorbeeld het risico mensen afkerig te maken van het openbaar vervoer als ze het voor de eerste keer nemen en het stampvol zit. Tevens rijst de vraag of het praktisch haalbaar is om het verkeer aan de stadstoegangen te stoppen: op weekdagen zal het iets anders zijn om de toegang tot de stad te verbieden voor mensen die in de stad willen gaan werken, dan op zondagen als mensen in de stad gaan wandelen. De spreker wijst ook op de kwestie van de kosten, of het nu gaat om gratis vervoer of om politiediensten, die veel hoger zouden zijn op weekdagen dan op zondag. Bovendien had

de voir ce que pourrait donner à petite échelle une « journée contre l'auto-solisme ».

Le député annonce le dépôt d'un amendement (n° 1), afin de pouvoir avancer sur une proposition plus concrète.

M. Willem Draps estime, au nom de groupe MR, que cette initiative ne répond pas à la préoccupation de diminuer le taux de particules fines en ville. Par ailleurs, la voiture continuera toujours à faire partie du paysage urbain. Certaines personnes sont captives de la voiture : par exemple, les corps de métiers qui doivent véhiculer du matériel, ou encore les livreurs, auront toujours besoin de leur voiture. Or, c'est eux le véritable poumon économique de la ville.

Par ailleurs, le dimanche sans voitures est une véritable réussite, on peut même dire qu'il s'agit de la véritable fête de la région Bruxelloise, et non pas la fête de la mobilité. C'est la raison pour laquelle il faudra peut-être faire coïncider les deux événements que sont la fête de l'Iris et le dimanche sans voitures.

Lors des réunions du groupe de travail, on a pu entendre les avis de BECI, de la STIB, de Bruxelles Mobilité... Tous ceux-là étaient très négatifs sur l'idée d'organiser une journée sans voiture un jour de semaine. La STIB, en particulier, a expliqué qu'il lui était impossible d'assurer un report de tout ce trafic automobile sur les transports en commun. L'orateur rappelle que les navetteurs représentent quelque 200.000 voitures qui rentrent tous les jours à Bruxelles, sans compter les 175.000 Bruxellois qui circulent en voiture un jour de semaine.

La STIB serait absolument incapable d'absorber ce flux supplémentaire de voyageurs. Cela coûtera également très cher aux zones de police. L'orateur rappelle que les bourgmestres sont titulaires de la sécurité sur leur territoire : ils ne vont donc pas voir d'un bon œil que l'on bloque la vie économique de leur commune un jour de semaine.

Pour l'ensemble de ces raisons, la groupe MR votera contre cette proposition de résolution.

M. Marc Loewenstein rappelle que le groupe de travail a entendu non seulement Bruxelles mobilité, La STIB et BECI, mais également Brulocalis, Bruxelles Environnement, le BRAL et l'Union des Classes moyennes. Le groupe de travail a été particulièrement bien documenté. Beaucoup d'échanges de vues ont eu lieu, et ont permis d'appréhender les nombreux points négatifs que pourraient comporter l'organisation de telle journée sans voitures un jour de semaine : par exemple, le risque de dégoûter les gens des transports en commun s'ils les prennent pour la première fois et que ceux-ci sont bondés. Il y a également la faisabilité pratique d'arrêter la circulation aux entrées de la ville : en semaine, ce sera autre chose d'interdire l'accès pour de gens qui veulent rentrer travailler, que les dimanches où les gens vont se promener en ville. L'intervenant note également la question du coût, que ce soit celui de la gratuité des transports ou celui des services de police, qui sera

Leefmilieu Brussel erop gewezen dat de organisatie van een dergelijke dag niet zou leiden tot een blijvende verandering in het gedrag van de automobilisten. En tot slot is het belangrijkste argument volgens de spreker de onmogelijkheid voor het openbaar vervoersnetwerk om de volledige modal shift naar het openbaar vervoer op te vangen.

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

(Vergadering van 25 maart 2019)

Een amendement nr. 1 wordt ingediend door de heren Jamal Ikazban, Pierre Kompany, mevrouw Carla Dejonghe, de heren Marc Loewenstein en Paul Delva.

Mevrouw Céline Delforge uit haar sterke afkeuring over deze werkwijze, die zij zeer onelegant acht. Het feit dat de leden van de meerderheid er niet in slagen een standpunt in te nemen, betekent niet dat zij amendementen moeten indienen die het hele verzoekend gedeelte vervangen, ongeacht de titel van het oorspronkelijke voorstel, die tot gevolg hebben dat de betekenis van het oorspronkelijk voorstel van resolutie volledig wordt gewijzigd. De volksvertegenwoordigster roept op tot meer redelijkheid.

De heer Jamal Ikazban vindt deze kritiek niet om aan te horen. Wanneer een voorstel wordt besproken, hebben de andere leden het recht om een tegenvoorstel te doen. Volgens de volksvertegenwoordiger gaat de oorspronkelijke tekst niet ver genoeg. Het voorstel dat hier wordt gedaan in amendement 1 gaat veel verder en is veel concreter. Het belangrijkste is uit het auto-solisme te raken.

Mevrouw Céline Delforge vindt de werkwijze schandalig en bekritiseert met name de zin waarin wordt gevraagd om de metro uit te breiden tot de rand van de stad.

Een amendement nr. 2 wordt ingediend door mevrouw Mme Céline Delforge en de heer Bruno De Lille.

De heer Bruno De Lille verantwoordt zijn amendement 2, dat het amendement van de meerderheid overneemt met schrapping van de zin waarin wordt verzocht om verlenging van de metro, omdat we op dit moment niet weten wat deze maatregel zal kosten.

Mevrouw Céline Delforge is van mening dat de titel van het voorstel van resolutie niets meer te maken heeft met wat in de amendementen 1 en 2 wordt voorgesteld.

Daarom dient de heer Marc Loewenstein amendement nr. 3 in, dat tot doel heeft de titel van het voorstel te wijzigen om rekening te houden met de in amendement 1 geformuleerde verzoeken.

*
* *

(Vergadering van 1 april 2019)

beaucoup plus important en semaine qu'un dimanche. Par ailleurs, Bruxelles Environnement avait signalé que l'organisation d'une telle journée n'allait pas amener une modification durable des comportements des automobilistes. Et enfin, l'argument suprême, selon l'orateur, est l'impossibilité pour les réseaux de transports en commun d'absorber tout le report modal sur le transport en commun.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

(Réunion du 25 mars 2019)

Un amendement n° 1 est déposé par MM. Jamal Ikazban, Pierre Kompany, Mme Carla Dejonghe, MM. Marc Loewenstein et Paul Delva.

Madame Céline Delforge exprime sa grande désapprobation par rapport à ce procédé, qu'elle estime extrêmement inélegant. Ce n'est pas parce que des membres de la majorité ne parviennent pas à se positionner, qu'ils doivent déposer des amendements remplaçant tout le dispositif, sans égard pour l'intitulé de la proposition d'origine, et qui ont pour effet de changer complètement le sens de la proposition de résolution originale. La députée en appelle à plus de raison.

M. Jamal Ikazban estime ne pas pouvoir entendre cette critique. Quand on discute une proposition, les autres membres ont le droit de faire une contre-proposition. Selon le député, le texte originel ne va pas assez loin. La proposition qui est faite ici dans l'amendement n° 1 va beaucoup plus loin, et est beaucoup plus concrète. L'important est de sortir de l'auto-solisme.

Mme Céline Delforge juge le procédé scandaleux, et fustige particulièrement la phrase demandant de prolonger le métro jusqu'en périphérie.

Un amendement n° 2 est déposé par Mme Céline Delforge et M. Bruno De Lille.

M. Bruno De Lille justifie son amendement numéro 2, qui reprend l'amendement de la majorité en supprimant la phrase demandant le prolongement du métro, car on ne sait pas actuellement ce que va coûter cette mesure.

Mme Céline Delforge estime que l'intitulé de la proposition de résolution n'a plus rien à voir avec ce qui est proposé à l'amendement n° 1 et 2.

En conséquence, M. Marc Loewenstein dépose un l'amendement n° 3, qui vise à modifier l'intitulé de la proposition pour le faire correspondre aux demandes exprimées dans l'amendement n° 1.

*
* *

(Réunion du 1^{er} avril 2019)

Mevrouw Céline Delforge komt terug op amendement nr. 1 van de leden van de meerderheid. Dit amendement bevat volstrekt onaanvaardbare zinnen, met name in het vierde streepje van het verzoekend gedeelte. In een voorstel van resolutie waarin een tweede autoloze dag gevraagd wordt, vallen punten als "*de indienststelling van hoogwaardige bussen, de uitbreiding van het metronet tot de ruime Brusselse rand*", volledig buiten het doel van de resolutie, hetgeen onontvankelijk is volgens artikel 93 van het reglement. De volksvertegenwoordigster verzoekt de indieners van amendement 1 de betwiste zinnen uit hun amendement in te trekken.

De Voorzitter, die eerst om het standpunt van de wetgevende diensten van het Parlement heeft verzocht, legt uit dat artikel 93 van het Reglement zeer specifieke beperkingen oplegt voor de indiening van amendementen op een tekst. In de amendementen moet rekening worden gehouden met "het precieze doel van het voorstel". Amendement nr. 1 is in zijn huidige vorm dus niet ontvankelijk: de voorbeelden die mevrouw Delforge heeft gegeven, gaan verder dan het doel van het oorspronkelijke voorstel. De invoering van dergelijke amendementen zou het risico met zich meebrengen dat een gevaarlijk precedent wordt geschapen en dat een meerderheid de tekst van een voorstel van resolutie, of zelfs een ordonnantie, volledig kan ontrafelen door het proces van de inoverwegingneming te omzeilen.

De heer Marc Loewenstein is van mening dat het in een resolutie over mobiliteit niet overdreven is om te vragen om uitbreiding van de metro of de indienststelling van hoogwaardige bussen. Bij wijze van gebaar van verzoening stemt de volksvertegenwoordiger er echter mee in zijn amendement af te zwakken door het deel van de zin dat begint met de woorden "waaronder ..." te schrappen.

De heer Bruno de Lille is ook bezorgd over het precedent dat zou kunnen worden geschapen door de indiening van een amendement dat het onderwerp van de resolutie volledig verdraait. In het begin was het de bedoeling om een tweede autoloze dag te vragen, en betrof het geen tekst over mobiliteit in het algemeen. In dit verband verzoekt de volksvertegenwoordiger de indieners van het amendement op amendement 1 om het vierde streepje volledig in te trekken. De enige alternatieve mobiliteitsoplossing zou immers de organisatie van openbaar vervoer met een grote capaciteit zijn. Maar niet alleen het openbaar vervoer moet als alternatief model worden gepromoot, maar ook de bevordering van het fietsen: veel mensen komen met de fiets uit de rand naar Brussel, dus we moeten ook de snelle wegen bevorderen die met de fiets naar de hoofdstad leiden. Groen en Ecolo hebben natuurlijk niets tegen bussen en trams, maar door dit streepje in het verzoekend gedeelte te houden, lopen we het risico dat we ons op dit aspect van het openbaar vervoer concentreren, terwijl er andere alternatieven zijn. Bovendien kunnen we heel goed een tweede autoloze dag organiseren zonder "de ontwikkeling van alternatieve mobiliteitsoplossingen te versnellen". Dit verzoek valt dus niet geheel onder het onderwerp, hetgeen de intrekking van deze zin zou rechtvaardigen.

Mme Céline Delforge revient sur l'amendement n° 1 déposé par les membres de majorité. Cet amendement contient des phrases tout à fait inacceptables, dans le 4^{ème} tiret du dispositif. Dans une proposition de résolution demandant l'organisation d'une seconde journée sans voitures, venir avec des points comme « la mise en service de bus à haut niveau de service et l'extension du réseau de métro jusqu'à la large périphérie bruxelloise » dépasse complètement l'objet de la résolution, ce qui est irrecevable au regard de l'article 93 du règlement. La députée demande que les auteurs de l'amendement n° 1 retirent les phrases litigieuses de leur amendement.

La Présidente, après avoir demandé la position des services législatifs du Parlement, explique que l'article 93 du règlement impose des restrictions très précises au dépôt d'amendements sur un texte. Les amendements doivent respecter « l'objet précis de la proposition ». L'amendement n° 1 n'est donc pas recevable en l'état : en effet, les exemples cités par Mme Delforge dépassent l'objet précis de la proposition initiale. Déposer de tels amendements risquerait d'engendrer un dangereux précédent, et permettrait à une majorité de détricoter entièrement le texte d'une proposition de résolution, voire même d'ordonnance, en court-circuitant le processus de prise en considération.

M. Marc Loewenstein estime que dans le cadre d'une résolution qui parle de mobilité, il n'est pas exagéré de demander le prolongement du métro ou la mise en service de bus à haut niveau de service. Néanmoins, dans une geste d'apaisement, le député accepte de réduire son amendement en enlevant le membre de phrase commençant par les mots « parmi lesquelles ... ».

M. Bruno de Lille s'inquiète également du précédent que pourrait engendrer le dépôt d'un amendement qui dénature entièrement le sujet de la résolution. Il s'agissait au départ de demander l'organisation d'une deuxième journée sans voitures, et non pas d'un texte concernant la mobilité en général. A cet égard, le député demande que les auteurs de l'amendement n° 1 retirent entièrement l'ensemble du quatrième tiret. En effet, celui-ci donne à penser que la seule solution de mobilité alternative consisterait à organiser des transports en commun de grande capacité. Or, il n'y a pas que les transports de masse qu'il faut promouvoir comme modèle alternatif, mais il y a aussi également la promotion du vélo : énormément de gens viennent en vélo à Bruxelles depuis la périphérie, il faudrait donc également promouvoir les voies rapides menant en vélo jusqu'à la capitale. Bien sûr, Groen et Ecolo n'ont rien contre les bus et les trams, mais on risque, en maintenant ce tiret dans le dispositif, de se focaliser sur cet aspect de transport de masse, alors qu'il existe d'autres alternatives. On pourrait, du reste, très bien organiser une deuxième journée sans voiture sans « accélérer le développement de solutions de mobilité alternatives ». Cette demande n'entre donc pas entièrement dans le sujet, ce qui justifierait le retrait de cette phrase.

Mevrouw Véronique Jamouille en de heer Paul Delva gaan niet akkoord met het intrekken van het gehele vierde streepje. Het doel is de luchtkwaliteit te verbeteren. Bovendien, als we een tweede autoloze dag organiseren, moeten we de automobilisten leren hun gewoonten te veranderen. Deze zin in het amendement is zinvol en moet dus behouden blijven.

Mevrouw Annemie Maes wijst als eerste indiener van deze tekst op het feit dat deze tweede autoloze dag vooral bedoeld is om mensen aan het denken te zetten over andere vervoersmiddelen, maar ook als middel om de luchtkwaliteit te verbeteren. De volksvertegenwoordigster voelt dat de leden van de meerderheid bereid zijn dit voorstel te steunen, mits enkele compromissen. Als compromisoplossing stelt de volksvertegenwoordigster voor het vierde streepje als volgt te wijzigen: "de ontwikkeling van alternatieve mobiliteitsoplossingen te versnellen, met name om een groot deel van het huidige woon-werkverkeer (200.000 mensen) op te vangen." Zo zou fietsen worden opgenomen in alternatieve mobiliteitsoplossingen. Als we de zin op deze manier beperken, respecteren we de wens van de indieners van dit voorstel.

De heer Paul Delva benadrukt dat in de tekst het idee van "alternatieve mobiliteitsoplossingen met een zeer hoge capaciteit" moet worden overgenomen.

Mevrouw Céline Delforge vindt het absurd om zo'n ruim begrip in te voeren. Als we in de tekst stellen dat het erom gaat een groot deel van de auto-stroom te absorberen, zou dat neerkomen op het aanvaarden van deze feitelijke situatie. Dit is volstrekt ongepast in de tekst van de resolutie.

Mevrouw Véronique Jamouille vindt dit niet ongepast. Om 200.000 mensen in Brussel te kunnen laten werken, moeten we weten hoe we de stad binnen kunnen komen als we tijdens de week een autoloze dag organiseren.

Amendement nr. 4

De heer Willem Draps stelt het door zijn fractie ingediende amendement nr. 4 voor en verantwoordt het. Dit amendement blijft ruimschoots binnen het kader van de oorspronkelijk ingediende tekst. Het is de bedoeling de streepjes van het verzoekend gedeelte te vervangen door het enige verzoek om de praktische, technische en financiële haalbaarheid van een tweede autoloze dag op een werkdag te onderzoeken. De MIVB heeft zich namelijk uitgelaten over de moeilijkheden die zij ondervindt om al dit verkeer over te hevelen naar haar voertuigen en over de moeilijkheden die Brussel Mobiliteit ondervindt bij het beheer van de verkeersstromen aan de ingang van Brussel. De MR-fractie wil daarom verder gaan in de haalbaarheidsstudie voor een tweede autoloze dag op een werkdag.

De Voorzitter herinnert eraan dat dit de eerste keer is dat de wetgevende dienst een commissie tot de orde roept over een geheel of gedeeltelijk niet-ontvankelijk verklaard amendement. Zij benadrukt het precedent dat dit zou kunnen scheppen door een al te grote uitbreiding van het toepassingsgebied van het voorstel.

Mme Véronique Jamouille et M. Paul Delva ne sont pas d'accord de retirer l'ensemble du 4^{ème} tiret. L'objectif est de répondre aux enjeux de qualité de l'air. Par ailleurs, si on organise une deuxième journée sans voitures, il faut apprendre aux automobilistes à changer leurs habitudes. Cette phrase dans l'amendement fait sens, il y a donc lieu de la maintenir.

Mme Annemie Maes rappelle, en tant que primo-dépositaire de ce texte, que cette deuxième journée sans voitures est surtout destinée à faire réfléchir les gens à d'autres moyens de transport, mais constitue aussi le moyen d'améliorer la qualité de l'air. La députée sent qu'il y a une volonté de la part des membres de majorité de soutenir cette proposition, moyennant certains compromis. Comme solution de compromis, la députée propose de modifier le quatrième tiret comme suit : « d'accélérer le développement de solutions de mobilité alternatives, permettant notamment d'absorber une bonne partie du flux automobile navetteur actuel (soit 200.000 personnes). » Ainsi, le vélo serait compris dans les solutions de mobilité alternatives. Si on limite ainsi la phrase, on respecte bien la volonté des auteurs de cette proposition.

M. Paul Delva insiste pour que le texte reprenne l'idée de « solutions de mobilité alternatives de très grandes capacités ».

Mme Céline Delforge estime que c'est absurde d'introduire une notion aussi large. Si on met dans le texte qu'il s'agit d'absorber une bonne partie du flux automobile, cela reviendrait à accepter cette situation de fait. C'est tout à fait incongru dans le texte de résolution.

Mme Véronique Jamouille estime que ce n'est pas incongru. Si 200.000 personnes doivent venir travailler à Bruxelles, il faut que l'on sache comment entrer en ville si on organise une journée sans voitures en semaine.

Amendement n° 4

M. Willem Draps présente et justifie l'amendement n°4 déposé par son groupe. Cet amendement reste bien dans le cadre du texte qui a été déposé initialement. Il vise à remplacer les tirets du dispositif par la demande unique d'étudier la faisabilité pratique, technique et financière d'organiser une deuxième journée sans voitures un jour ouvrable. Cela eu égard aux difficultés exprimées par la STIB de reporter tout ce trafic dans ses véhicules, et également vu la difficulté pour Bruxelles Mobilité de gérer les flux à l'entrée de Bruxelles. Le groupe MR souhaite donc aller plus loin dans l'étude de faisabilité d'une deuxième journée sans voitures un jour de semaine.

La présidente rappelle que c'est la première fois que les services législatifs du Parlement rappellent une commission à l'ordre sur un amendement jugé irrecevable en tout ou en partie. Elle insiste sur le précédent ce que cela risque de créer en élargissant trop le champ de la proposition.

De heer Marc Loewenstein stemt in met het voorstel van mevrouw Annemie Maes.

Mevrouw Céline Delforge stemt ook in met dit voorstel van subamendement.

Stemmingen

Amendement nr. 1, zoals mondeling gesubamendeerd door mevrouw Annemie Maes, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 2.

Bijgevolg wordt amendement nr. 4 doelloos.

Amendement nr. 2 wordt ingetrokken door de indieners ervan.

Amendement nr. 3 wordt mits een technische correctie aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Mevrouw Céline Delforge vestigt nogmaals de aandacht op het feit dat dat een tekst van de oppositie volledig kan worden verdraaid door een amendement van de meerderheid dat de gehele tekst vervangt een gevaarlijk precedent vormt. Dit zal niet bij die ene keer blijven in de parlementaire praktijk.

Stemming

Het voorstel van resolutie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 10 stemmen tegen 2.

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

De Mede-rapporteurs,

Marc-Jean GHYSSELS
Carla DEJONGHE
Willem DRAPS

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

M. Marc Lowenstein marque son accord sur la proposition exprimée par Mme Annemie Maes.

Mme Céline Delforge marque également son accord sur cette proposition de sous-amendement.

Votes

L'amendement n° 1, tel que sous-amendé oralement par Mme Annemie Maes, est adopté par 10 voix contre 2.

En conséquence, l'amendement n° 4 devient sans objet.

L'amendement n° 2 est retiré par ses auteurs.

L'amendement n° 3, moyennant une correction technique, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

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

Mme Céline Delforge attire une fois encore l'attention sur le dangereux précédent que constitue le fait qu'un texte de l'opposition puisse être entièrement dénaturé par un amendement de la majorité remplaçant l'ensemble du texte. Cela ne restera pas sans lendemain dans la pratique parlementaire.

Vote

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'amendée, est adopté par 10 voix contre 2.

- Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les Corapporteurs,

Marc-Jean GHYSSELS
Carla DEJONGHE
Willem DRAPS

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

V. Tekst aangenomen door de commissie**VOORSTEL VAN RESOLUTIE****ertoe strekkende de “autoloze dagen” in te zetten als middel in de strijd tegen de luchtverontreiniging**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op Europese Richtlijn 2008/50/EG van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, waaraan België en Brussel nog steeds niet voldoen ;

Overwegende de 632 vroegtijdige sterfgevallen die Brussel telt ten gevolge van de slechte luchtkwaliteit ;

Overwegende de voorlopige overeenkomst die is bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad inzake de herziening van de nationale emissiemaxima, de NEC-richtlijn, die in strengere normen voorziet voor de periode 2020-2029 en na 2030 ;

Overwegende het Protocol van Göteborg, dat België gelast om zijn uitstoot van stikstofoxide (NO_x) tegen 2020 met 41 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 ;

Overwegende dat de inmiddels traditionele « Autoloze zondag » als oorspronkelijke doel had de burgers aan te moedigen om hun gewoonten op het vlak van vervoer te veranderen ;

Overwegende dat de « Autoloze zondag » inmiddels in de eerste plaats een erg gewaardeerd groot volksfeest is geworden, waarbij de Brusselaars ten volle genieten van de grote ruimten zonder hinder door het autoverkeer ;

Overwegende dat het oorspronkelijke doel van de « Autoloze zondag », namelijk de bewustmaking van de noodzaak van een duurzame mobiliteit, sterk is verwaterd door tal van animaties die geen enkel verband houden met mobiliteit en dat het moeilijk of zelfs onmogelijk wordt om te evalueren of de doelstelling van bewustmaking is bereikt, en in welke mate ;

Overwegende dat zo'n dag ook moet dienen om zich bewust te worden van de enorme luchtverontreiniging en het lawaai in onze steden ;

Overwegende dat het autoverkeer in België verantwoordelijk is voor 25 % van het fijn stof en, in Brussel, voor 50 % ;

Overwegende dat de situatie met betrekking tot stikstofdioxide nog erger is, aangezien 67 % van de uitstoot afkomstig is van het autoverkeer ;

Overwegende dat tijdens de autovrije zondag – een dag met 60 % van het verkeer van in de week – de dieseluistoot onmiddellijk met 50 % daalt ;

V. Texte adopté par la commission**PROPOSITION DE RÉSOLUTION****visant à développer les « journées sans voitures » comme instruments de lutte contre la pollution de l'air**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la Directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, que la Belgique et Bruxelles continuent de ne pas respecter ;

Considérant les 632 décès prématurés dénombrés à Bruxelles compte tenu de la mauvaise qualité de l'air ;

Considérant l'accord provisoire intervenu entre le Conseil et le Parlement européen en vue de renforcer la directive visant la révision des plafonds d'émissions nationaux, la directive PEN, qui prévoit des normes plus strictes pour la période 2020-2029 et après 2030 ;

Considérant le Protocole de Göteborg enjoignant la Belgique à réduire ses émissions d'oxydes d'azote (NO_x) d'ici 2020 de 41 % par rapport au niveau de 2005 ;

Considérant que le désormais traditionnel « dimanche sans voitures » avait pour vocation initiale d'encourager le citoyen à modifier ses habitudes en matière de déplacements ;

Considérant que le « dimanche sans voitures » constitue désormais avant tout une grande fête populaire très appréciée au cours de laquelle les Bruxellois profitent pleinement des vastes espaces libérés des nuisances générées par le trafic automobile ;

Considérant que la vocation initiale du « dimanche sans voitures », à savoir la sensibilisation à la nécessité d'une mobilité durable, est fortement diluée à travers une multitude d'animations n'étant en rien liées à la mobilité et qu'il devient difficile, voire impossible d'évaluer si l'objectif de sensibilisation est atteint et dans quelles proportions ;

Considérant que l'intérêt d'une telle journée est également de prendre conscience du fléau que représente la pollution de l'air et le bruit dans nos villes ;

Considérant que la circulation automobile en Belgique est responsable de 25 % des particules fines et qu'à Bruxelles, ce chiffre s'élève à 50 % ;

Considérant qu'en ce qui concerne le dioxyde d'azote, la situation est encore pire avec 67 % des émissions qui ont pour origine le trafic automobile ;

Considérant que lors de la journée sans voitures, le dimanche (jour qui représente 60 % du trafic de la semaine), la quantité des émissions diesel chute immédiatement de

Overwegende dat het effect van een dergelijke maatregel op een weekdag nog groter zou zijn in het belang van iedereen, zowel bewoners als stadsgebruikers ;

Overwegende dat het van essentieel belang is om de alternatieven voor de auto te promoten in zo reëel mogelijke omstandigheden en dus ook tijdens de week ;

Overwegende dat, om de organisatie van een autovrije dag tijdens de week mogelijk te maken, er begeleidende maatregelen moeten worden getroffen om realistische en efficiënte alternatieven voor het autosolisme voor te stellen aan de pendelaars en de inwoners, op die dag maar ook op de andere dagen van het jaar ;

Overwegende dat een uitgebreider aanbod, met name van openbaar vervoer, gedeeld vervoer, maar ook van fietspooling, het mogelijk zou moeten maken om bedrijven en scholen te bereiken ;

Overwegende dat de autovrije zone(s) beperkt zouden kunnen worden tot de zones die het best bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, zoals bepaald in het Brusselse Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ;

Overwegende dat die autovrije zones geconcentreerd zouden kunnen worden op de plaatselijke en secundaire wegen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- het aantal autoloze zondagen op het Brussels grondgebied, op gemeentelijke en/of gewestelijke schaal, te verhogen, bijvoorbeeld tot vier autoloze zondagen per jaar in het hele Gewest;
- haar inspanningen voor de organisatie van de dag tegen de autosolisme van 5 juni eerstkomend voort te zetten in overleg met de sociale partners, om van die gebeurtenis een succes te maken en dat initiatief regelmatig te herhalen;
- de overige Gewesten en de federale overheid te mobiliseren voor deze dag, opdat elke regering alle nuttige maatregelen treft die de weggebruikers ertoe aanzetten op 5 juni eerstkomend met een andere vervoermiddel dan hun individuele wagen naar Brussel te komen;
- de ontwikkeling te versnellen van alternatieve mobiliteitsoplossingen die met name een groot deel van de huidige stroom van autependelaars (ongeveer 200.000 personen) kunnen opvangen ;
- tegen 2020, in overleg met de sociale partners, de praktische, technische en financiële haalbaarheid van de organisatie van een autoloze dag tijdens de week te onderzoeken, rekening houdend met de impact op sociaaleconomisch gebied en de veiligheid en met het toereikend aanbod aan openbaar vervoer om de

50 % ;

Considérant que l'effet d'une telle mesure durant un jour de semaine serait démultiplié au profit de toutes et tous, habitants comme usagers de la ville ;

Considérant qu'il est essentiel de promouvoir les alternatives à la voiture dans des conditions qui soient les plus réelles possibles, et donc également en semaine ;

Considérant que, afin de rendre possible l'organisation d'une journée sans voiture en semaine, des mesures d'encadrement devront être mises en place afin que des alternatives à l'autosolisme, réalistes et efficaces, soient proposées aux navetteurs et aux habitants ce jour-là, comme les autres jours de l'année ;

Considérant qu'une offre renforcée, notamment de transports publics, de transports partagés, mais aussi des rangs cyclistes, devrait permettre de rejoindre les entreprises et les écoles ;

Considérant que le ou les périmètres sans voitures pourraient être limités aux zones les mieux desservies par les transports en commun, telles qu'identifiées par le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ;

Considérant que ces zones sans voitures pourraient se concentrer sur les voiries locales et secondaires ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'augmenter le nombre de dimanches sans voitures sur le territoire bruxellois, à l'échelle communale et/ou à l'échelle régionale, par exemple à quatre dimanches par an sur l'ensemble du territoire régional ;
- de poursuivre ses efforts en vue de l'organisation de la journée contre l'autosolisme du 5 juin prochain, en concertation avec les partenaires sociaux, afin de faire de cet événement un succès et de réitérer cette initiative régulièrement ;
- de mobiliser les autres Régions et le Fédéral autour de cette journée afin que chaque gouvernement prenne toutes les mesures utiles à inciter les usagers de la route à venir le 5 juin prochain à Bruxelles avec un autre mode de transport que la voiture individuelle ;
- d'accélérer le développement de solutions de mobilité alternatives permettant, notamment, d'absorber une bonne partie du flux automobile navetteur actuel (soit 200.000 personnes) ;
- d'étudier d'ici 2020, en concertation avec les partenaires sociaux, la faisabilité pratique, technique et financière de l'organisation d'une journée sans voitures en semaine, tenant compte des impacts socio-économiques, de sécurité, et de la suffisance des transports en commun pour répondre à l'afflux des

toestroom van werknemers op te vangen.

|

travailleurs.

VI. Amendementen

Nr. 1 (van de heren Jamal IKAZBAN, Pierre KOMPANY, mevr. Carla DEJONGHE, de heren Marc LOEWENSTEIN en Paul DELVA)

Verzoekend gedeelte

Het verzoekend gedeelte van het voorstel als volgt te vervangen:

“Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- *het aantal auto-loze zondagen op het Brussels grondgebied, op gemeentelijke en/of gewestelijke schaal, te verhogen, bijvoorbeeld tot 4 auto-loze zondagen per jaar in het hele Gewest;*
- *haar inspanningen voor de organisatie van de dag tegen het autosolisme van 5 juni eerstkomend voort te zetten in overleg met de sociale partners, om van die gebeurtenis een succes te maken en dat initiatief regelmatig te herhalen;*
- *de overige Gewesten en de federale overheid te mobiliseren voor deze dag, opdat elke regering alle nuttige maatregelen treft die de weggebruikers ertoe aanzetten op 5 juni eerstkomend met een ander vervoermiddel dan hun individuele wagen naar Brussel te komen;*
- *de ontwikkeling te versnellen van alternatieve mobiliteitsoplossingen met een zeer grote capaciteit die, in voorkomend geval, een groot deel van de huidige stroom van autopedelaars (ongeveer 200.000 personen) kunnen opvangen, waaronder bij voorrang de indienststelling van hoogwaardige bussen, de uitbreiding van het metronet tot de ruime Brusselse rand en de volledige uitrol van het GEN.*
- *tegen 2020, in overleg met de sociale partners, de praktische, technische en financiële haalbaarheid van de organisatie van een auto-loze dag tijdens de week te onderzoeken, rekening houdend met de impact op sociaaleconomisch gebied en de veiligheid en met het toereikend aanbod aan openbaar vervoer om de toestroom van werknemers op te vangen.”.*

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.

VI. Amendements

N° 1 (de MM. Jamal IKAZBAN, Pierre KOMPANY, Mme Carla DEJONGHE, MM. Marc LOEWENSTEIN et Paul DELVA)

Dispositif

Remplacer le dispositif de la proposition par ce qui suit :

« Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale :

- *d’augmenter le nombre de dimanches sans voiture sur le territoire bruxellois, à l’échelle communale et/ou à l’échelle régionale, par exemple à 4 dimanches par an sur l’ensemble du territoire régional;*
- *de poursuivre ses efforts en vue de l’organisation de la journée contre l’autosolisme du 5 juin prochain, en concertation avec les partenaires sociaux, afin de faire de cet événement un succès et de réitérer cette initiative régulièrement ;*
- *de mobiliser les autres Régions et le Fédéral autour de cette journée afin que chaque gouvernement prenne toutes les mesures utiles à inciter les usagers de la route à venir le 5 juin prochain à Bruxelles avec un autre mode de transport que la voiture individuelle ;*
- *d’accélérer le développement de solutions de mobilité alternatives, de très grande capacités et capables d’absorber, le cas échéant, une bonne partie du flux automobile navetteur actuel (soit 200.000 personnes), parmi lesquelles en priorité la mise en service de bus à haut niveau de service, l’extension du réseau de métro jusqu’à la large périphérie bruxelloise et la mise en œuvre complète du RER.*
- *d’étudier d’ici 2020, en concertation avec les partenaires sociaux, la faisabilité pratique, technique et financière de l’organisation d’une journée sans voitures en semaine, tenant compte des impacts socio-économiques, de sécurité, et de la suffisance des transports en commun pour répondre à l’afflux des travailleurs. ».*

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

Nr. 2 (van mevr. Céline DELFORGE en de heer Bruno DE LILLE)

Verzoekend gedeelte

Het verzoekend gedeelte van het voorstel als volgt te vervangen:

“Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- het aantal autoloze zondagen op het Brussels grondgebied, op gemeentelijke en/of gewestelijke schaal, te verhogen, bijvoorbeeld tot 4 autoloze zondagen per jaar in het hele Gewest;
- haar inspanningen voor de organisatie van de dag tegen het autosolisme van 5 juni eerstkomend voort te zetten in overleg met de sociale partners, om van die gebeurtenis een succes te maken en dat initiatief regelmatig te herhalen;
- de overige Gewesten en de federale overheid te mobiliseren voor deze dag, opdat elke regering alle nuttige maatregelen treft die de weggebruikers ertoe aanzetten op 5 juni eerstkomend met een ander vervoermiddel dan hun individuele wagen naar Brussel te komen;
- de ontwikkeling te versnellen van alternatieve mobiliteitsoplossingen met een zeer grote capaciteit die, in voorkomend geval, een groot deel van de huidige stroom van autependelaars (ongeveer 200.000 personen) kunnen opvangen;
- tegen 2020, in overleg met de sociale partners, de praktische, technische en financiële haalbaarheid van de organisatie van een autoloze dag tijdens de week te onderzoeken, rekening houdend met de impact op sociaaleconomisch gebied en de veiligheid en met het toereikend aanbod aan openbaar vervoer om de toestroom van werknemers op te vangen;
- de federale regering te verzoeken een einde te maken aan de subsidieregeling van de bedrijfswagens;
- een 30 km-zone in het hele Gewest in te voeren, teneinde de verkeersveiligheid op elke dag te verbeteren;
- de exploitatie van stadstreinen op het spoornet van Infrabel te integreren in de beheersovereenkomst met de MIVB (2019-2024);
- lijn 71 te vertrammen;
- roken in de wagen in de aanwezigheid van kinderen te verbieden.”.

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.

N° 2 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

Dispositif

Remplacer le dispositif de la proposition par ce qui suit :

« Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale :

- d'augmenter le nombre de dimanches sans voiture sur le territoire bruxellois, à l'échelle communale et/ou à l'échelle régionale, par exemple à 4 dimanches par an sur l'ensemble du territoire régional;
- de poursuivre ses efforts en vue de l'organisation de la journée contre l'auto-solisme du 5 juin prochain, en concertation avec les partenaires sociaux, afin de faire de cet événement un succès et de réitérer cette initiative régulièrement ;
- de mobiliser les autres Régions et le Fédéral autour de cette journée afin que chaque gouvernement prenne toutes les mesures utiles à inciter les usagers de la route à venir le 5 juin prochain à Bruxelles avec un autre mode de transport que la voiture individuelle ;
- d'accélérer le développement de solutions de mobilité alternatives, de très grande capacités et capables d'absorber, le cas échéant, une bonne partie du flux automobile navetteur actuel (soit 200.000 personnes).
- d'étudier d'ici 2020, en concertation avec les partenaires sociaux, la faisabilité pratique, technique et financière de l'organisation d'une journée sans voitures en semaine, tenant compte des impacts socio-économiques, de sécurité, et de la suffisance des transports en commun pour répondre à l'afflux des travailleurs.
- de réclamer auprès du gouvernement fédéral la fin du régime de subvention de voitures de société
- d'instaurer une zone 30 sur l'ensemble du territoire de la Région afin d'améliorer au quotidien la sécurité sur les routes;
- d'inclure dans le contrat de gestion avec la STIB (2019 – 2024) l'exploitation de trains urbains sur le réseau Infrabel;
- de réaliser la tramification de la ligne 71
- d'interdire de fumer dans la voiture en présence des enfants. ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

Nr. 3 (van de heren Jamal IKAZBAN, Pierre KOMPANY, mevr. Carla DEJONGHE, de heren Marc LOEWENSTEIN en Paul DELVA)

Opschrift

Het opschrift te wijzigen als volgt:

“ *Voorstel van resolutie ertoe strekkende de “Autoloze dagen” in te zetten als middel in de strijd tegen de luchtverontreiniging* ”.

VERANTWOORDING

Begeleidt amendement nr. 1.

Nr. 4 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL, de heren Willem DRAPS en David WEYTSMAN)

Verzoekend gedeelte

Het eerste en tweede streepje van het verzoekend gedeelte te doen vervallen en te vervangen door een nieuw streepje, luidend als volgt:

“ - *de praktische, technische en financiële haalbaarheid van de organisatie van een tweede autoloze dag op een werkdag te onderzoeken* ”.

VERANTWOORDING

Gelet op het negatieve advies van de economische sector over de organisatie van een tweede autoloze dag, de technische onmogelijkheid voor de MIVB om de modal shift ten gevolge van het verbod om met de wagen te rijden op te vangen, het probleem voor Brussel Mobiliteit om de verkeersstromen aan de invalswegen van Brussel te beheren en het voorzorgsbeginsel volgens hetwelk men aan het einde van de zittingsperiode niet overhaast te werk mag gaan, dienen we dit amendement in. Het strekt ertoe de gevolgen op technisch, financieel en mobiliteitsvlak grondiger te laten onderzoeken door een studie bureau dat niet betrokken is bij de organisatie van een tweede autoloze dag.

N° 3 (de MM. Jamal IKAZBAN, Pierre KOMPANY, Mme Carla DEJONGHE, MM. Marc LOEWENSTEIN et Paul DELVA)

Intitulé

Modifier l'intitulé comme suit :

« *Proposition de résolution visant à développer les « journées sans voitures » comme instrument de lutte contre la pollution de l'air* ».

JUSTIFICATION

Accompagne l'amendement n° 1.

N° 4 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL, MM. Willem DRAPS et David WEYTSMAN)

Dispositif

Supprimer le 1^{er} et le 2^e tiret, et les remplacer par un nouveau tiret, rédigé comme suit :

« - *d'étudier la faisabilité pratique, technique et financière d'organiser une seconde journée sans voitures un jour ouvrable* ».

JUSTIFICATION

Considérant l'avis défavorable du secteur économique d'organiser une seconde journée sans voitures, l'impossibilité technique pour la STIB d'absorber le report modal lié à l'interdiction de circuler en voiture, la difficulté pour Bruxelles Mobilité de gérer les flux de circulation aux entrées de Bruxelles et le principe de précaution qui conduit à ne pas se précipiter à la fin d'une législature, nous déposons le présent amendement. Celui-ci vise à affiner les conséquences techniques, financières et de mobilité via un bureau d'études extérieur de l'organisation d'une deuxième journée sans voitures.