



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

26 SEPTEMBRE 2022

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**pour l'arrêt immédiat des plans
communaux de circulation dits « quartiers
apaisés » issus du plan régional Good Move**

(déposée par Mme Françoise DE SMEDT (F), MM. Youssef HANDICHI (F), Petya OBOLENSKY (F), Luc VANCAUWENBERGE (F), Francis DAGRIN (F), Bruno BAUWENS (F), Mmes Leïla LAHSSAINI (F), Elisa GROOPPI (F), MM. Jean-Pierre KERCKHOFS (F) et Jan BUSSELEN (N))

Développements

Suite au plan Good Move régional, les communes bruxelloises instaurent des plans appelés « quartiers apaisés ». Ces plans sont basés sur l'idée de dissuader les voitures de circuler dans les quartiers, via des boucles de circulation et des sens uniques, afin de « forcer » les véhicules à prendre les voiries principales.

Tous les habitants de Bruxelles aspirent à une ville apaisée, avec plus d'infrastructures publiques telles que des espaces verts, des plaines de jeux, des zones avec des bancs, des pistes cyclables, des trottoirs en bon état pour les piétons, ... où tous, les piétons, les cyclistes, les utilisateurs des transports en commun et les automobilistes, trouvent leur place dans les quartiers.

Si en théorie, les plans apaisés peuvent paraître enthousiasmants, la réalité vécue par les riverains est tout autre.

1. Absence de prise en compte des réalités vécues par les riverains

Le plan Good Move et les plans « quartiers apaisés » qui en découlent partent du principe que lorsqu'on rend la circulation difficile, voire quasi impossible (quartiers apaisés, stationnement à des prix prohibitifs et amendes qui pleuvent, projet de taxe kilométrique, zones de basses

GEWONE ZITTING 2022-2023

26 SEPTEMBER 2022

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**voor de onmiddellijke stopzetting van de
gemeentelijke circulatieplannen
« verkeersluwe wijken » uit het Good
Move-plan van het gewest**

(ingedien door mevrouw Françoise DE SMEDT (F), de heren Youssef HANDICHI (F), Petya OBOLENSKY (F), Luc VANCAUWENBERGE (F), Francis DAGRIN (F), Bruno BAUWENS (F), mevrouw Leïla LAHSSAINI (F), mevrouw Elisa GROOPPI (F), de heren Jean-Pierre KERCKHOFS (F) en Jan BUSSELEN (N))

Toelichting

Als gevolg van het gewestelijke Good Move-plan voeren de Brusselse gemeenten de plannen voor de zogenaamde « verkeersluwe wijken » in. Deze plannen zijn gebaseerd op het idee om auto's te ontmoedigen om in de wijken te rijden, via verkeerslussen en eenrichtingsstraten, en voertuigen zo te « dwingen » om de hoofdwegen te nemen.

Alle inwoners van Brussel willen een rustige stad, met meer openbare infrastructuur zoals groene ruimten, speelterreinen, zones met banken, fietspaden, voetpaden in goede staat enz., waar iedereen – voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en automobilisten – zijn plaats kan vinden in de wijken.

Hoewel de verkeersluwe plannen inspirerend kunnen lijken, is de realiteit die de buurtbewoners ervaren heel anders.

1. Gebrek aan aandacht voor de realiteit van de buurtbewoners

Het Good Move-plan en de daaruit voortvloeiende plannen voor « verkeersluwe wijken » zijn gebaseerd op het principe dat wanneer het verkeer moeilijk of zelfs bijna onmogelijk wordt gemaakt (verkeersluwe wijken, onbetaalbare parkeertarieven en een regen van boetes,

émissions, transports en commun pas suffisamment efficaces et chers pour de nombreux ménages, ...) le nombre de voitures va diminuer de lui-même. Les chiffres montrent que ce n'est pas le cas.

En effet, à ce jour, de nombreuses familles et travailleurs dépendent de leur véhicule pour se rendre au travail, notamment tous les travailleurs avec des shifts horaires en pause, les familles avec des enfants fréquentant différentes écoles et crèches, ... Il n'y a toujours pas suffisamment d'alternatives pour de nombreux Bruxellois :

- les transports en commun ne sont pas suffisamment efficaces et constituent toujours un coût très important pour de nombreuses personnes ;
- le vélo n'est pas accessible à tous, il faut notamment pouvoir garer son vélo en lieu sûr suivant les trajets, pouvoir disposer d'une douche au travail, etc.

En pénalisant les gens plutôt qu'en s'attaquant aux raisons qui les obligent à se déplacer en voiture, et sans proposer d'alternatives réalistes, le gouvernement bruxellois et les communes obtiennent l'opposition de nombreuses personnes. Ce n'est pas l'apaisement qui règne, mais bien la colère.

Or, nous avons besoin d'adhésion et d'unir les gens face à l'urgence climatique. Autrement dit, de mesures écologiques et sociales. La gratuité totale et le développement des transports en commun. De nombreuses villes ont déjà sauté le pas et c'est un succès. Les gens délaisseront naturellement leur voiture si une alternative correcte leur est proposée.

André, un habitant de Cureghem, travaille à la STIB et lorsqu'il doit conduire le premier ou le dernier bus de la journée, il doit prendre son véhicule pour se rendre au dépôt de Haren, de l'autre côté de la ville. Mais il dit clairement qu'il n'est pas dupe : « Je vois bien qu'on veut nous exclure de la ville. Je sens l'étau se resserrer. On construit de plus en plus d'habitations luxueuses autour et dans Cureghem : l'école des vétérinaires a été rénovée pour des ménages très aisés. Les nouveaux bâtiments en construction près des Goujons ne sont pas destinés aux habitants actuels de Cureghem. On adapte la ville à ces futurs nouveaux habitants, ceux qui peuvent se payer des vélos cargo et le garage qui va avec, ceux qui peuvent télétravailler ou adapter leurs horaires aux transports existants ... La ville telle que voulue par les politiques actuels n'est pas destinée aux ouvriers qui travaillent en pause, elle n'est pas destinée aux familles nombreuses, ... Mais on ne va pas se laisser faire. J'ai déjà trop de voisins qui ont dû quitter Bruxelles pour aller en périphérie, on ne va pas se laisser chasser comme ça ! ».

Autre témoignage de Stefen : « J'ai quitté mon emploi dans la grande distribution pour reprendre des études comme prof secondaire, métier en pénurie. La STIB ne prévoit pas de réduction étudiant car j'ai 27 ans. Mes trajets pour me rendre à l'école me reviennent à 4,20 euros par jour ou alors à 499 euros par an avec abonnement. Si je vais en voiture,

plannen voor een kilometerheffing, lage-emissiezones, openbaar vervoer dat niet efficiënt genoeg is en duur voor veel gezinnen...) het aantal auto's vanzelf zal verminderen. Uit de cijfers blijkt dat dit niet het geval is.

Vandaag zijn veel gezinnen en werknemers immers afhankelijk van hun voertuig om naar het werk te gaan, vooral alle werknemers die in ploegdienst werken, gezinnen met kinderen die naar verschillende scholen en crèches gaan... Er zijn nog steeds niet voldoende alternatieven voor veel Brusselaars :

- het openbaar vervoer is niet efficiënt genoeg en is voor veel mensen nog steeds een zeer hoge kostenpost ;
- fietsen is niet voor iedereen mogelijk, omdat de fiets op een veilige plaats gestald moet kunnen worden, naargelang het traject, er een douche moet zijn op het werk enz.

Door mensen te straffen, in plaats van de redenen aan te pakken waarom ze zich genoodzaakt zien om zich met de auto te verplaatsen, en zonder realistische alternatieven aan te bieden, krijgen de Brusselse regering en de gemeenten weerstand van veel mensen. Er is geen luwte bereikt, maar woede.

Er is echter nood aan een draagvlak en aan het verenigen van mensen om de klimaatnoodtoestand het hoofd te bieden. Met andere woorden, ecologische en sociale maatregelen. Volledig gratis en beter openbaar vervoer. Veel steden hebben de sprong al gewaagd en het is een succes. Mensen laten vanzelf hun auto staan als hen een correct alternatief wordt geboden.

André, een inwoner van Kuregem, werkt voor de MIVB en wanneer hij de eerste of de laatste bus van de dag moet besturen, moet hij de auto nemen naar de stelplaats van Haren, aan de andere kant van de stad. Hij zegt echter duidelijk dat hij het spelletje doorziet : « Ik zie dat ze ons uit de stad willen weren. De druk wordt opgevoerd. In en rond Kuregem worden steeds meer luxewoningen gebouwd: de veeartsenijschool werd gerenoveerd voor zeer welgestelde gezinnen. De nieuwe gebouwen die bij Grondels worden opgetrokken zijn niet bestemd voor de huidige inwoners van Kuregem. De stad wordt aangepast aan deze toekomstige nieuwe bewoners, zij die zich bakfietsen en de bijbehorende garage kunnen veroorloven, zij die kunnen telewerken of hun uren kunnen aanpassen aan het bestaande vervoer... De stad zoals de huidige politici die willen is niet gemaakt voor werknemers die in shift werken, of voor grote gezinnen... Maar we laten ons niet doen. Ik heb al te veel buren Brussel zien verlaten om in de rand te gaan wonen, we laten ons niet zomaar wegjagen ! ».

Nog een getuigenis van Stefen : « Ik heb mijn job in de grootdistributie opgezegd om opnieuw te gaan studeren voor leraar in het middelbaar onderwijs, een knelpuntberoep. De MIVB biedt geen studentenkorting omdat ik 27 jaar oud ben. Het kost me 4,20 euro per dag om naar school te gaan of 499 euro per jaar met een abonnement. Als ik met de auto

que je brûle de l'essence et que je décide de polluer et d'encombrer le trafic routier, cela me coûterait 0,74 euros aller-retour par jour... Je décide donc de m'y rendre en voiture... Quelle est la logique ? À quand une réelle diminution des coûts des transports publics pour diminuer l'impact énergétique, la pollution sonore et la pollution de l'air, ainsi que le trafic routier dans Bruxelles... ? ».

Témoignage de Najat, habitante du centre-ville et travailleuse à l'hôpital d'Erasme à Anderlecht : « Avant l'introduction du plan apaisé, je prenais ma voiture pour y arriver. Actuellement, ma route est devenue beaucoup plus longue en raison des longs embouteillages qui se produisent dans la rue Dansaert depuis l'introduction du plan Good Move. Je me sens prisonnière dans mon propre quartier. L'alternative avec les transports en commun est non seulement chère, mais elle me prendrait aussi beaucoup plus de temps pour me rendre au travail. Ils n'ont pas pensé aux riverains. Le problème est qu'ils n'ont même pas demandé notre avis. La majorité des riverains ne sont pas d'accord. Alors, ça sert à qui ce plan? ».

Or, une approche collective est possible, basée sur les besoins et non le profit. Et qui permet le partage de l'espace public au profit de tous.

L'Allemagne vient d'instaurer un abonnement mensuel à 9 euros qui permet d'aller partout dans le pays en train, tram et bus ; de nombreuses villes en France ont instauré les transports en commun gratuits, et ça fonctionne.

2. Absence de prise en compte réelle des avis des riverains

Tout d'abord, l'élaboration de ces plans s'est faite sans réelle concertation avec les riverains. Sous prétexte que la période « Covid » a rendu les contacts avec les citoyens plus difficiles, il apparaît que les consultations se sont faites en ligne, ne recueillant que les avis de citoyens disposant des connaissances et d'outils informatiques suffisants pour réaliser ce genre d'exercice. Une majorité de la population a, dans les faits, été exclue de ces consultations.

On constate dans les différents plans communaux que très peu de personnes ont été directement interrogées.

C'est d'ailleurs un gros point de colère chez les gens, alors qu'on vante la co-construction des politiques de leurs quartiers. Les riverains ne se sont pas sentis écoutés.

3. Exclusion d'une partie des ménages et des travailleurs

La réalité des ménages et des travailleurs, c'est que leur quartier ne leur est plus accessible. De nombreux ménages ne peuvent pas se passer d'une voiture pour aller à leur travail, pour déposer les enfants dans différentes écoles, pour combiner travail/activités socioculturelles/activités familiales, ... les travailleurs n'ont pas tous des horaires de bureau, ils ne travaillent pas tous à proximité d'une station

ga, benzine verbrand en beslis om te vervuilen en bij te dragen aan de verkeersopstopingen, kost me dat 0,74 euro heen en terug per dag... Dus beslis ik om met de auto te gaan... Waar is de logica ? Wanneer komt er een echte verlaging van de kosten voor het openbaar vervoer om de energie-impact, de geluidsoverlast, de luchtvervuiling en het wegverkeer in Brussel te verminderen ? ».

Getuigenis van Najat, inwoonster van het stadscentrum en medewerkster van het Erasmusziekenhuis in Anderlecht : « Voor de invoering van het verkeersluwe plan ging ik altijd met de auto naar het werk. Nu is mijn route veel langer geworden door de lange files die in de Dansaertstraat staan sinds de invoering van het Good Move-plan. Ik voel me gevangen in mijn eigen wijk. Het alternatief met het openbaar vervoer is niet alleen duur, maar ik zou er ook veel langer over doen om op mijn werk te geraken. Ze hebben niet aan de buurtbewoners gedacht. Het probleem is dat ze niet eens onze mening hebben gevraagd. De meeste buurtbewoners zijn niet akkoord. Voor wie is dit plan dan goed ? ».

Een collectieve aanpak, gebaseerd op behoeften en niet op winst, is echter mogelijk. Een aanpak die het delen van de openbare ruimte voor iedereen mogelijk maakt.

Duitsland heeft net een maandabonnement van 9 euro ingevoerd waarmee men overal in het land met de trein, tram en bus kan reizen, veel steden in Frankrijk hebben gratis openbaar vervoer ingevoerd, en het werkt.

2. Gebrek aan echte aandacht voor de mening van de buurtbewoners

Allereerst zijn deze plannen opgesteld zonder echt overleg met de buurtbewoners. Onder het voorwendsel dat de coronaperiode het contact met de burgers moeilijker maakte, blijken de raadplegingen online te hebben plaatsgevonden, waardoor alleen meningen werden verzameld van burgers die over voldoende kennis en computerapparatuur beschikten om hieraan deel te nemen. Een meerderheid van de bevolking werd in de praktijk uitgesloten van deze raadplegingen.

Uit de verschillende gemeentelijke plannen blijkt dat zeer weinig mensen rechtstreeks werden ondervraagd.

Dit veroorzaakt veel ergernis bij de mensen, terwijl men prat gaat op de co-constructie van het beleid in hun wijken. De bewoners voelen zich niet gehoord.

3. Uitsluiting van een deel van de gezinnen en de werknemers

De realiteit voor de gezinnen en werknemers is dat hun wijk niet langer toegankelijk is voor hen. Veel gezinnen kunnen niet zonder auto naar hun werk gaan, om de kinderen op verschillende scholen af te zetten, om werk/socioculturele activiteiten/familieactiviteiten te combineren... niet alle werknemers hebben kantooruren, niet iedereen werkt in de buurt van een metrostation. Veel

de métro. De nombreux travailleurs ont également besoin de se déplacer en voiture dans le cadre même de leur travail : techniciens avec matériel, services à domicile, livraison, ...

La politique de mobilité doit correspondre à une ville populaire et mixte socialement. Les politiques de mobilité, tout comme les politiques de logement, ne peuvent pas être des outils destinés à exclure toute une partie de la population et l'amener à quitter les quartiers. Ces politiques doivent inclure le travailleur d'Audi qui travaille en pause, sans lui faire subir près d'une heure en voiture pour pouvoir rentrer chez lui. Elles doivent être adaptées à l'infirmier de nuit, à l'ouvrier bruxellois qui travaille dans une usine chimique à Wavre.

Avec le plan Good Move actuel, les travailleurs se sentent aujourd'hui visés, exclus, harcelés, expulsés de la ville. Chaque année, de plus en plus de ménages sont forcés de quitter Bruxelles à cause des prix exorbitants des logements et en raison de l'impossibilité de se déplacer et des heures passées dans les embouteillages. Et c'est bien le but presque explicite du plan Good Move : repousser les gens vers les embouteillages, afin de les dégoûter au point de les forcer à abandonner la voiture. Mais le plan Good Move ne propose aucune alternative réaliste aux ménages qui ne peuvent pas se passer de voiture.

Il faut arrêter ces projets de quartiers « apaisés » qui pourrissent le quotidien de toute une série de travailleurs et de ménages. Il faut plutôt des mesures pour faciliter la vie des travailleurs, investir sérieusement dans les transports communs, les transports scolaires, des lignes de tram et de bus rapides vers la périphérie pour qu'on puisse réellement désengorger les grands axes. Il faut une ville accessible à toutes les couches de la classe travailleuse.

werknenmers moeten zich ook voor hun werk met de auto verplaatsen : technici met materiaal, diensten aan huis, levering...

Het mobiliteitsbeleid moet in overeenstemming zijn met een volkse en sociaal gemengde stad. Het mobiliteitsbeleid mag, net als het huisvestingsbeleid, geen instrument zijn om een heel deel van de bevolking uit te sluiten en uit de wijken te verdrijven. Dit beleid moet ook aandacht hebben voor de werknemer van Audi die in ploegendienst werkt, zonder dat hij of zij bijna een uur moet rijden om thuis te geraken. Het moet aangepast zijn aan de nachtverpleger, aan de Brusselse arbeider die in een chemiefabriek in Waver werkt.

Met het huidige Good Move-plan voelen werknemers zich nu het doelwit, uitgesloten, lastiggevallen en uit de stad gezet. Elk jaar worden steeds meer gezinnen gedwongen om Brussel te verlaten vanwege de exorbitante woningprijzen en vanwege de onmogelijkheid om zich te verplaatsen en de urenlange files. En dat is bijna explicet het doel van Good Move : mensen terug in de files drijven en ze zo afschrikken dat ze de auto moeten laten staan. Maar het Good Move-plan biedt geen realistisch alternatief voor gezinnen die niet zonder auto kunnen.

Deze projecten voor « verkeersluwe » wijken die het dagelijks leven van tal van werknemers en gezinnen vergallen, moeten worden stopgezet. Er zijn maatregelen nodig om het leven van werknemers juist te vergemakkelijken, alsook serieuze investeringen in het openbaar vervoer, schoolvervoer, tram- en snelbuslijnen naar de rand, zodat de verkeersopstoppen op de hoofdwegen echt kunnen worden verlicht. Er is nood aan een stad die toegankelijk is voor alle lagen van de werkende klasse.

Françoise DE SMEDT (F)
Youssef HANDICHI (F)
Petya OBOLENSKY (F)
Luc VANCAUWENBERGE (F)
Francis DAGRIN (F)
Bruno BAUWENS (F)
Leïla LAHSSAINI (F)
Elisa GROPPY (F)
Jean-Pierre KERCKHOFS (F)
Jan BUSSELEN (N)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

pour l'arrêt immédiat des plans communaux de circulation dits « quartiers apaisés », issus du plan régional Good Move

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant les nombreuses défaillances que rencontre la STIB quotidiennement et l'insuffisance de son développement ;

Considérant les faibles fréquences des transports publics durant les « heures creuses » et les week-ends ;

Considérant le retard interminable du RER ;

Considérant le manque de lignes intercommunales en Région bruxelloise ;

Considérant que les transports publics ne répondent pas aux besoins de déplacements d'une grande partie des ménages bruxellois et non bruxellois ;

Considérant la forte opposition aux plans « apaisés » dans les différentes communes bruxelloises ;

Considérant que ces plans ont été conçus avant même d'offrir des alternatives efficaces à ceux qui aujourd'hui utilisent leur voiture en Région bruxelloise ;

Considérant que les communes de Molenbeek et Anderlecht ont dû faire marche arrière sur leur plan de circulation suite à la mobilisation des habitants ;

Considérant les nombreux témoignages d'habitants qui vivent un vrai calvaire pour se déplacer dans leur quartier ;

Demande aux collèges des communes de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de suspendre immédiatement, pour une durée indéterminée, les schémas locaux de circulation, dits « quartiers apaisés » ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de suspendre le plan Good Move afin de revoir la philosophie qui le sous-tend et de mettre un terme à toutes les politiques excluant une partie des ménages ;
- de prendre des mesures urgentes pour améliorer l'efficacité des transports en commun : augmentation des maillages et connexions, investissement dans l'entretien, ...

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

voor de onmiddellijke stopzetting van de gemeentelijke circulatieplannen « verkeersluwe wijken » uit het Good Move-plan van het gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende de talrijke problemen waarmee de MIVB dagelijks wordt geconfronteerd en de ontwikkeling van de MIVB ;

Overwegende de lage frequentie van het openbaar vervoer tijdens "daluren" en in het weekend ;

Overwegende de eindeloze vertraging van het GEN ;

Overwegende het gebrek aan lijnen die de gemeenten in het Brussels Gewest met elkaar verbinden ;

Overwegende dat het openbaar vervoer niet voldoet aan de verplaatsingsbehoeften van een groot deel van de gezinnen in en buiten Brussel ;

Overwegende het sterke verzet tegen de « verkeersluwe » plannen in de verschillende Brusselse gemeenten ;

Overwegende dat deze plannen werden bedacht nog vóór er doeltreffende alternatieven werden geboden aan degenen die vandaag hun auto gebruiken in het Brussels Gewest ;

Overwegende dat de gemeenten Molenbeek en Anderlecht na de mobilisatie van de inwoners hun circulatieplan hebben moeten terugdraaien ;

Overwegende de talrijke getuigenissen van inwoners die een ware beproeving doormaken om zich in hun wijk te verplaatsen ;

Verzoekt de colleges van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- de lokale circulatieplannen of « verkeersluwe wijken » onmiddellijk voor onbepaalde tijd op te schorten ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- het Good Move-plan op te schorten om de achterliggende filosofie te herzien en alle beleidsmaatregelen die een deel van de gezinnen uitsluiten, stop te zetten.
- dringende maatregelen te nemen om de efficiëntie van het openbaar vervoer te verbeteren: uitbreiding van het netwerk en de aansluitingen, investeringen in het onderhoud...

- une politique ambitieuse pour des transports en commun gratuits ;

Demande au Gouvernement fédéral :

- une politique d'investissement ambitieuse et sociale qui vise à développer les lignes ferroviaires et le RER.

- een ambitieus beleid voor gratis openbaar vervoer te voeren ;

Verzoekt de federale regering :

- een ambitieus en sociaal investeringsbeleid te voeren voor de ontwikkeling van de spoorlijnen en het GEN.

Françoise DE SMEDT (F)
Youssef HANDICHI (F)
Petya OBOLENSKY (F)
Luc VANCAUWENBERGE (F)
Francis DAGRIN (F)
Bruno BAUWENS (F)
Leïla LAHSSAINI (F)
Elisa GROPPPI (F)
Jean-Pierre KERCKHOFS (F)
Jan BUSSELEN (N)