



GEWONE ZITTING 2023-2024

28 SEPTEMBER 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de toegankelijkheid van de
transitparking Herrmann-Debroux voor
verboden voertuigen door de Brusselse lage-
emissiezone (LEZ)**

(ingediend door de heer Dominiek
LOOTENS-STAEL (NL))

Toelichting

Het gebruik van de wagen ontmoedigen

Er was een tijd dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volledig toegankelijk was met de wagen. Er is nu een tijd waar de positie van de individuele wagen steeds vaker in vraag gesteld wordt. Gaande van de saturatie van onze wegen tot de klimaatproblematiek, de argumenten voor een modal shift zijn uitgebreid en kunnen ook niet meer weerlegd worden als een subjectief gegeven. De *modal shift* is niet louter een politieke keuze, maar kadert binnen een breder project waar de levenskwaliteit van de inwoners centraler komt te staan dan het individueel comfort. Ook de demografische explosie in het Brussels Gewest zorgt voor bijkomende druk om een actief reguleringsbeleid van de verplaatsingen te organiseren. Stilaan krijgt het collectief vervoer weer de plaats die hij bezat voor de democratisering van de auto.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft het geluk dat het over een kwaliteitsvol en uitgebreid openbaar vervoersnet beschikt, met de metro als de wervelkolom ervan. De architecten uit 1976 bedachten de Brusselse metro dan ook als een massatransportmiddel, met het oog op een geleidelijke uitbreiding in de vier windrichtingen. Velen voor ons hebben gedroomd van een metro die de Brusselse agglomeratie (en nadien het Gewest) zou overbruggen, maar de situatie is nu eenmaal hoe ze is: de metro stopt aan de

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

28 SEPTEMBRE 2023

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**concernant l'accessibilité au parking de
transit Herrmann-Debroux pour les voitures
interdites dans la zone de basses émissions
(LEZ) bruxelloise**

(déposée par M. Dominiek LOOTENS-STAEL (NL))

Développements

Décourager l'usage de la voiture

Il fut une époque où la Région de Bruxelles-Capitale était entièrement accessible en voiture. Désormais, la position de la voiture individuelle est de plus en plus remise en question. Allant de la saturation de nos voiries à la question du climat, les arguments en faveur d'un transfert modal sont vastes, et ne peuvent plus non plus être réfutés comme une donnée subjective. Le transfert modal n'est pas simplement un choix politique, mais il s'inscrit dans un projet plus large où la qualité de vie des habitants occupe une place plus essentielle que le confort individuel. L'explosion démographique en Région bruxelloise crée également une pression supplémentaire pour organiser une politique de régulation active des déplacements. Le transport collectif retrouve progressivement la place qu'il occupait avant la démocratisation de la voiture.

La Région de Bruxelles-Capitale a la chance de disposer d'un réseau de transports en commun de qualité et étendu, dont le métro est la colonne vertébrale. Les architectes de 1976 ont donc conçu le métro bruxellois comme un moyen de transport de masse, en vue d'une extension progressive dans les quatre directions cardinales. Beaucoup avant nous ont rêvé d'un métro qui dépasserait l'agglomération bruxelloise (et ensuite la Région), mais la situation est ce qu'elle est: le métro s'arrête aux frontières

gewestgrenzen en moet gezien worden als de aansluiting bij uitstrek naar het hypercentrum van onze stad.

Dat de wagen in de stad steeds minder aanwezig zou zijn, kan enkel indien er werkbare alternatieven aangeboden worden. Het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit zal de auto nooit volledig kunnen substitueren, maar het kan zeker opereren als hét meest werkbaar complement. Die visie wordt ook vertolkt door het regeerakkoord 2019-2024 waarin het de bedoeling is om tegen 2030 het aantal “pendelritten” met de eigen auto te verminderen met 50 %.¹ Pendelritten hebben in de meeste gevallen betrekking tot interregionale ritten, en niet zozeer intraregionale ritten van Brusselaars die zich binnen hun Gewest verplaatsen.

In dat opzicht dient men een speciale aandacht te voorzien voor de woon-werkmobiliteit teneinde economie en ecologie met elkaar te verzoenen. Hoe dichter de overstapmogelijkheid op het openbaar vervoer ligt bij de plaats van herkomst van de pendelaar, hoe beter. In Brussel komt dit neer op de volgende vaststelling: hoe dichter men zijn wagen bij de gewestgrens kan achterlaten, hoe beter. Maar uiteraard geldt dit enkel indien het alternatief de baten van de wagen kan overtreffen, zoals bijvoorbeeld de verbetering van de reistijd of de vermeden stress.

Parkeren in, rond of buiten Brussel?

De pendelaar of de Brusselaar die bereid is om zijn wagen aan de kant te laten staan moet daar natuurlijk ook plaats voor kunnen vinden. Op dit ogenblik is dit allesbehalve een sinecure. Parkeren kan zowel in, rond of buiten de stad met verschillende tarieven en modaliteiten.

Wie ervoor kiest om naar het hypercentrum te rijden wordt in de meeste gevallen gedwongen om hoge parkeerretributies te betalen beperkt in de tijd, zowel op de openbare weg als in de private parkeergarages. Zij die ervoor kiezen om hun wagen achter te laten aan de gewestgrenzen kiezen voor lagere retributies en een tussenstop via bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Wie echter zijn wagen buiten Brussel achterlaat dient gebruik te maken van de spoorwegen of het interregionaal vervoer, en riskeert in bepaalde gevallen kostbare tijd te verliezen.

¹ Brusselse Regering (2019). Gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie. p. 83.

régionales et doit être considéré comme la connexion par excellence vers l’hypercentre de notre ville.

La réduction de la présence de la voiture en ville n’est possible que si des solutions viables de remplacement sont proposées. Les transports en commun et la mobilité douce ne pourront jamais entièrement remplacer la voiture, mais ils peuvent évidemment servir de compléments des plus fonctionnels. Cette vision est également traduite dans l’accord de majorité 2019-2024, dans lequel s’exprime l’intention de réduire de 50 % le nombre de déplacements de type «navette» réalisés en voiture individuelle à l’horizon 2030.¹ Dans la plupart des cas, les navettes concernent des déplacements interrégionaux, et moins des déplacements intrarégionaux de Bruxellois circulant à l’intérieur de leur Région.

À cet égard, il faut accorder une attention particulière à la mobilité domicile-travail, afin de concilier l’économie et l’écologie. Plus la connexion vers les transports en commun est proche du lieu d’origine du navetteur, mieux c’est. À Bruxelles, cela revient au constat suivant : plus on peut laisser sa voiture à la frontière régionale, mieux c’est. Mais bien entendu, ceci n’est valable que si l’alternative peut surpasser les avantages de la voiture, par exemple grâce à l’amélioration du temps de trajet ou la réduction du stress.

Stationner à l’intérieur, autour ou à l’extérieur de Bruxelles ?

Bien entendu, le navetteur ou le Bruxellois qui est prêt à laisser sa voiture de côté doit également pouvoir trouver de la place pour le faire. Actuellement, c’est tout sauf une sinecure. Se garer tant à l’intérieur qu’autour ou à l’extérieur de la ville est possible, à des tarifs divers et selon différentes modalités.

Ceux qui choisissent de conduire jusqu’à l’hypercentre sont, dans la plupart des cas, contraints de payer des redevances de stationnement coûteuses et limitées dans le temps, tant sur la voie publique que dans les parking privés. Ceux qui laissent leur voiture aux frontières régionales payent des redevances moins élevées et font le choix d’une étape, par exemple en transports en commun. Mais ceux qui garent leur voiture en dehors de Bruxelles doivent utiliser les chemins de fer ou le transport interrégional, et risquent dans certains cas de perdre un temps précieux.

¹ Gouvernement bruxellois (2019). Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune. p. 83.

De middenweg werpt zich op als de meest werkbare oplossing: een parkeermogelijkheid met directe aansluiting op het stadsvervoer naar het centrum. Het is dan ook met die visie dat de eerste randparkings of transitieparkings gebouwd werden begin jaren '90². Met een gemiddelde capaciteit van een paar honderdtal plaatsen voldoen ze niet meer aan de huidige noden waarbij auto's massaal onderdak zouden moeten vinden in de buurt van de eindpunten van de metro- of tramlijnen.

Op dit ogenblik is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eigenaar van acht transitieparkings, randparkings of *Park-and-Ride* (P+R) formules, met een totaalcapaciteit van 2.777 plaatsen. Daarvan zijn er twee parkings die aanvankelijk werkten met een abonnement tegen betaling (Kraainem en C.O.O.V.I.). Twee van deze randparkings zijn bovendien niet toegankelijk voor wagens verboden in de Brusselse lage-emissiezone (LEZ): Herrmann-Debroux en Delta gelegen op het grondgebied van de gemeente Oudergem. Ook de geografische spreiding is niet optimaal: het noorden van het Gewest kent nauwelijks parkeermogelijkheden met overstap op het openbaar vervoer, wetende dat Parking C op de Heizelvlakte geen eigendom is van het Gewest, noch op het grondgebied van het Gewest ligt.

<i>Locatie</i>	<i>Aantal beschikbare plaatsen</i>
UZ Brussel	50
Lennik-Erasmus	175
C.O.O.V.I.	1.300
Stalle	380
Delta	386
Herrmann-Debroux	104
Roodebeek	189
Kraainem	193
Totaal	2.777

Bron: parking.brussels

Het is met andere woorden duidelijk dat parkeermogelijkheden in het Gewest zwaar ontoereikend zijn ten aanzien van het vooropgestelde doel om tegen 2030 het pendelverkeer met 50 % te verminderen. De bouw van extra randparkings en diens locaties laat ook op zich wachten: het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van 2018 maakt melding van de doelstelling om 25 000 P+R plaatsen³ te voorzien in het Brussels Gewest, en dit pas tegen 2040!

De invoering van de lage-emissiezone (LEZ)

De invoering van de LEZ in Brussel in 2018 kaderde in een bredere aanpak om zowel de luchtkwaliteit te verbeteren door vervuilende auto's uit de stad te weren, evenals een

2 Le Soir. (1990.12.20). Un parking de 400 places Rue de Stalle. Geraadpleegd via <https://www.lesoir.be/art/un-parking-de-400-places-rue-de-stalle-t-19901220-Z03EY7.html>.

3 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (2018), p.169.

Le juste milieu apparaît comme la solution la plus réaliste: une possibilité de stationnement avec une connexion directe aux transports urbains vers le centre-ville. C'est donc dans cette optique que les premiers parkings périphériques ou parkings de transit ont été construits au début des années 90². Avec une capacité moyenne de quelques centaines de places, ils ne répondent plus aux besoins colossaux actuels de places pour les voitures près des terminus des lignes de métro et de tram.

Actuellement, la Région de Bruxelles-Capitale est propriétaire de huit parkings de transit, de parkings de dissuasion ou de formules *park and ride* (P+R), avec une capacité totale de 2.777 places. Parmi ceux-ci, deux parkings fonctionnaient initialement avec un abonnement payant (Crainhem et Ceria). En outre, deux de ces parkings de dissuasion ne sont pas accessibles pour les voitures interdites dans la zone de basses émissions (LEZ) bruxelloise: Herrmann-Debroux et Delta, situés sur le territoire de la commune d'Auderghem. La répartition géographique n'est pas non plus optimale: le nord de la Région dispose de peu de possibilités de stationnement avec une connexion vers les transports en commun, sachant que le parking C sur le plateau du Heysel n'appartient pas à la Région, et qu'il n'est pas situé sur le territoire de la Région.

<i>Localisation</i>	<i>Nombre de places disponibles</i>
UZ Brussel	50
Lennik-Érasme	175
Ceria	1.300
Stalle	380
Delta	386
Herrmann-Debroux	104
Roodebeek	189
Crainhem	193
Total	2.777

Source: parking.brussels

En d'autres termes, il est clair que les possibilités de stationnement dans la Région sont largement insuffisantes, au regard de l'objectif fixé de réduire le trafic des navetteurs de 50 % à l'horizon 2030. La construction de parkings de dissuasion supplémentaires et la détermination de leurs localisations se font également attendre: le plan régional de développement durable (PRDD) de 2018 mentionne l'objectif de pourvoir la Région bruxelloise de 25.000 places P+R³, et ce, d'ici à 2040!

L'instauration de la zone de basses émissions (LEZ)

L'instauration de la LEZ à Bruxelles en 2018 s'inscrivait dans une approche plus large, afin d'améliorer la qualité de l'air en excluant les voitures polluantes de la ville ainsi

2 Le Soir. (1990.12.20). Un parking de 400 places rue de Stalle. Consulté via <https://www.lesoir.be/art/un-parking-de-400-places-rue-de-stalle-t-19901220-Z03EY7.html>.

3 Plan régional de développement durable (2018), p.169.

instrument om de automobilist te ontmoedigen zijn wagen te gebruiken en te kiezen voor het openbaar vervoer. De LEZ is dan ook niet bedacht als een statisch gegeven, maar als een modulaire tool met gefaseerde verstrengingen. Brussel heeft al twee fases verstrengingen achter de rug; in 2025 wordt de volgende fase⁴ ingelast waar naast Euro 5 Dieselen Euro 2 Benzinemotoren, ook vervuilend vrachtvervoer aan banden gelegd zal worden.

Ook al beweren bepaalde beleidsmakers dat de LEZ een sociale maatregel is omdat het de volksgezondheid beschermt, het zou onjuist zijn om niet stil te staan bij de neveneffecten van een LEZ. Mensen met een laag inkomen kunnen niet zomaar van de ene dag op de andere een nieuwe wagen aanschaffen. Vaak hebben ze hun wagen nodig om 's ochtends vroeg of 's avonds laat te gaan werken in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) rijdt. Voor andere is de auto hun werkinstrument. Deze wagens wren uit het Gewest uit gezondheidsoverweging is een zaak, ze de toegang tot het grondgebied verbieden doordat er geen parkeermogelijkheden zijn aan de grenzen van het Gewest komt neer op het inperken van het fundamenteel recht om zich vrij te verplaatsen.

De meeste P+R parkings of overstapmogelijkheden zijn dan ook toegankelijk voor wie zich met een niet toegelaten auto naar de stad wil begeven. Maar zoals eerder aangetoond is de geografische spreiding van de P+R mogelijkheden zeer dispaaraat, en heeft dat gevolgen voor zowel de reguliere automobilisten als zij die met een door de LEZ verboden wagen naar Brussel komen. De twee P+R parkings in het Zuidoosten van het Gewest (Delta en Herrmann-Debroux, goed voor 490 plaatsen) zijn de twee enige parkeermogelijkheden voor wie met de wagen vanuit Vlaams en Waals Brabant komt via de E411. In beide gevallen is er aansluiting voorzien op het metronet, maar in beide gevallen kunnen wagens verboden in de LEZ geen gebruik maken van deze faciliteiten. Wie zich toch met een door de LEZ verboden voertuig in het Brussels Gewest wil begeven kan nog kiezen voor een dagpas, maar ook deze zijn in aantal beperkt: maximum 24 dagpassen per jaar en per voertuig.

Brussel onbereikbaar, Brussel een eiland

De aangekondigde verstrenging van de LEZ in 2025 zal de druk op de randparkings nogmaals verhogen terwijl er nog geen vooruitzicht is op verbeteringen inzake de capaciteit van de P+R in het Zuidoosten van het Gewest. Voor de sector Herrmann-Debroux die dagelijks 35.000 wagens ziet voorbijrijden is het wachten tot de

⁴ Agenda LEZ Brussel: <https://lez.brussels/mytax/nl/practical?tab=Agenda>.

que comme un moyen pour décourager l'automobiliste d'utiliser sa voiture et l'inciter à choisir les transports en commun. La LEZ n'a donc pas non plus été conçue comme une donnée statique, mais comme un instrument modulable avec des renforcements en plusieurs phases. La Région bruxelloise a déjà deux phases de renforcement derrière elle; la phase suivante⁴ sera introduite en 2025 pour bannir les moteurs diesel Euro 5 et les moteurs à essence Euro 2, et limiter le transport polluant de marchandises.

Bien que certains responsables politiques soutiennent que la LEZ est une mesure sociale, car elle protège la santé publique, il serait inexact de ne pas considérer les effets secondaires d'une telle zone. Les personnes à faibles revenus ne peuvent pas acheter une nouvelle voiture du jour au lendemain. Elles ont souvent besoin de leur voiture pour aller travailler tôt le matin ou tard le soir, dans des zones où les transports en commun ne circulent pas (ou plus). Pour d'autres, la voiture constitue un outil de travail. Exclure ces voitures de la Région pour des considérations sanitaires est une chose, mais leur interdire l'accès au territoire, puisqu'il n'y a pas de possibilités de stationnement aux frontières de la Région, revient à restreindre le droit fondamental de se déplacer librement.

Si la plupart des parkings P+R ou des possibilités de connexion sont accessibles également à ceux qui souhaitent se rendre en ville avec une voiture non autorisée, comme énoncé plus haut, la répartition géographique des options P+R est très disparate, ce qui a des conséquences tant pour les automobilistes réguliers que pour ceux qui se rendent à Bruxelles avec une voiture interdite dans la LEZ. Les deux parkings P+R du sud-est de la Région (Delta et Herrmann-Debroux, qui totalisent 490 places) constituent les deux seules possibilités de stationnement pour ceux qui viennent en voiture par l'autoroute E411 depuis le Brabant flamand et le Brabant wallon. Dans les deux cas, une connexion au réseau du métro est présente, mais les voitures interdites dans la LEZ ne peuvent utiliser aucune de ces facilités. Ceux qui souhaitent tout de même se rendre dans la Région bruxelloise avec un véhicule interdit dans la LEZ peuvent toujours opter pour un pass d'une journée, mais le nombre de ces pass est également limité à un maximum de 24 par an et par véhicule.

Bruxelles inaccessible, Bruxelles telle une île

Le renforcement annoncé de la LEZ en 2025 augmentera une fois encore la pression sur les parkings de dissuasion, alors qu'il n'y a toujours aucune perspective d'amélioration concernant la capacité des P+R dans la zone sud-est de la Région. Pour le secteur Herrmann-Debroux, qui voit passer 35.000 voitures quotidiennement,

⁴ Calendrier LEZ Bruxelles: <https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=Agenda>.

uitvoering van het Richtplan van Aanleg (RPA) en de afbraak van het viaduct. De bouw van de transiparking (P+R) op de Adeps-site zal ook aanzienlijk wat tijd in beslag nemen, en dit in een context waar tien tot vijftien jaar werken voorzien zijn om de E411 volledig om te bouwen tot een stadsboulevard.

Een pragmatische aanpak van de mobiliteit in het Zuidoosten van het Gewest is noodzakelijk wil men van Brussel geen eiland maken. Om ecologie en economie te kunnen verzoenen is het wenselijk om de kosten en baten van een rigide aanpak inzake het weren van automobilisten grondig te analyseren. Blijft men steken bij een beleid waarbij de situatie telkens als zwart-wit voorgesteld wordt, dan dreigt men van Brussel een eiland te maken dat enkel toegankelijk zal zijn voor een select clubje: mensen met voldoende vermogen om zich in het Gewest te begeven met een nieuwe wagen, of mensen die goed te been zijn en over een directe aansluiting op het openbaar vervoer beschikken. Voor de steeds groter wordende groep van niet toegelaten wagens rest er maar één goedkope optie: zich niet meer in het Gewest begeven. Dat heeft zijn gevolgen voor de Brusselse economie en het imago van de hoofdstad.

Samengevat verzoekt dit voorstel van resolutie de Brusselse Regering om een pragmatische en flexibele houding aan te nemen inzake de toegankelijkheid van de P+R overstapmogelijkheden voor voertuigen geweerd door de LEZ. Meer bepaald legt dit voorstel van resolutie de nadruk op het buiten de LEZ halen van de transiparking Herrmann-Debroux met een capaciteit van 189 parkeerplaatsen, zodoende een bijkomende overstapmogelijkheid op het openbaar vervoer (metrostation Herrmann-Debroux) aan te bieden aan automobilisten die niet in het bezit zijn van een door de LEZ toegelaten wagen.

Dominiek LOOTENS-STAEEL (NL)

il faut attendre la mise en œuvre du plan d'aménagement directeur (PAD) et la démolition du viaduc. La construction du parking de transit (P+R) sur le site de l'Adeps prendra également énormément de temps, dans un contexte où dix à quinze années de travaux sont prévues pour transformer entièrement la sortie d'autoroute E411 en boulevard urbain.

Une approche pragmatique de la mobilité dans la zone sud-est de la Région est nécessaire si l'on ne veut pas que Bruxelles devienne une île. Afin de pouvoir concilier l'écologie et l'économie, il est souhaitable d'analyser en profondeur les coûts et les bénéfices d'une approche rigide concernant l'interdiction d'accès aux automobilistes. Si l'on s'en tient à une politique qui présente toujours la situation tout en noir ou tout en blanc, on risque de faire de Bruxelles une île qui ne sera accessible qu'à un petit club privilégié: des gens qui ont les moyens de se déplacer dans la Région avec une nouvelle voiture, ou les gens qui sont en forme et qui ont un accès direct aux transports en commun. Il ne reste qu'une seule option abordable pour le groupe en constante augmentation de voitures non autorisées: ne plus se rendre dans la Région. Une telle situation a des répercussions sur l'économie bruxelloise et sur l'image de la capitale.

En résumé, cette proposition de résolution invite le Gouvernement bruxellois à adopter une attitude pragmatique et flexible concernant l'accessibilité aux options de transfert que représentent les parkings P+R pour les voitures exclues de la LEZ. Plus spécifiquement, cette proposition de résolution met l'accent sur le retrait de la LEZ du parking de transit Herrmann-Debroux, d'une capacité de 189 places de stationnement, offrant ainsi une possibilité de connexion supplémentaire aux transports en commun (avec la station de métro Herrmann-Debroux) aux automobilistes qui ne disposent pas d'une voiture autorisée dans la LEZ.

Dominiek LOOTENS-STAEEL (NL)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende de toegankelijkheid van de transitparking Herrmann-Debroux voor verboden voertuigen door de Brusselse lage-emissiezone (LEZ)**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 2019-2024 om de pendeltrajecten met 50 % te verminderen tegen 2030;

Gelet op het ontoereikend aanbod aan overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer voor pendelaars via de transitparkings (P+R);

Gelet op het ontbreken van transitparkings (P+R) in het Zuidoosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toegankelijk voor voertuigen geweerd uit de LEZ;

Gelet op de ontoegankelijkheid van de transitparking (P+R) Herrmann-Debroux voor voertuigen verboden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door de LEZ;

Gelet op de aankoopbeperking van 24 dagpassen per jaar en per voertuig voor de Brusselse LEZ;

Overwegend dat de voorziene verstrengingen van de LEZ in 2025 de druk op de transitparkings (P+R) zal verhogen voor niet toegelaten voertuigen;

Overwegend dat de ontoegankelijkheid van de transitparkings (P+R) voor voertuigen geweerd uit de LEZ een ontradend effect heeft op bezoekers die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest willen begeven;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- om de 189 parkeerplaatsen die deel uitmaken van de transitparking (P+R) Herrmann-Debroux, gelegen onder het Herrmann-Debrouxviaduct, toegankelijk te maken voor verboden voertuigen door de Gewestelijke lage-emissiezone (LEZ);
- deze beslissing kenbaar te maken via een campagne teneinde Brusselaars en inwoners van de andere Gewesten te informeren.

Dominiek LOOTENS-STAELE (NL)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**concernant l'accessibilité au parking de transit Herrmann-Debroux pour les voitures interdites dans la zone de basses émissions (LEZ) bruxelloise**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la déclaration de politique générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 2019-2024 de réduire de 50 % le nombre de déplacements de type «navette» à l'horizon 2030;

Vu l'offre insuffisante de possibilités de connexion aux transports en commun pour les navetteurs via les parkings de transit (P+R);

Vu le manque de parkings de transit (P+R) accessibles aux véhicules exclus de la LEZ dans la zone sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'inaccessibilité du parking de transit (P+R) Herrmann-Debroux aux véhicules interdits par la LEZ en Région de Bruxelles-Capitale;

Vu la restriction d'achat des pass d'accès à la LEZ bruxelloise à 24 pass d'une journée par an et par véhicule;

Considérant que les renforcements prévus de la LEZ en 2025 augmenteront la pression sur les parkings de transit (P+R) pour les voitures non autorisées;

Considérant que l'inaccessibilité aux parkings de transit (P+R) pour les véhicules exclus de la LEZ a un effet dissuasif sur les visiteurs qui souhaitent se rendre dans la Région de Bruxelles-Capitale;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de rendre les 189 places de stationnement qui font partie du parking de transit (P+R) Herrmann-Debroux, situé sous le viaduc Herrmann-Debroux, accessibles aux voitures interdites dans la zone de basses émissions (LEZ) régionale;
- de faire connaître cette décision grâce à une campagne, afin d'informer les Bruxellois et les habitants des autres Régions.

Dominiek LOOTENS-STAELE (NL)