



GEWONE ZITTING 2023-2024

23 JANUARI 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende de invoering van systemen
voor dynamisch beheer van de rijstroken
te bestuderen**

VERSLAG
uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, Thomas Naessens.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-231/1 – 2020/2021 : Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

23 JANVIER 2024

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à étudier l'implantation de systèmes de
gestion dynamique des voies
de circulation**

RAPPORT
fait au nom de la commission
de la mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, Thomas Naessens.

Voir :

Document du Parlement:

A-231/1 – 2020/2021: Proposition de résolution.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat Brussel onlangs door een gps-operator op de tiende plaats van steden met de meeste opstoppingen ter wereld werd gerangschikt. Deze slechte prestatie is des te verontrustender omdat de situatie in onze stad verder achteruitgaat, ondanks de daling van het percentage autobezit. Hetzelfde geldt voor de reissnelheid van het openbaar vervoer, ondanks de aparte rijstroken en op afstand bedienende verkeerslichten. De economische kosten en vervuiling als gevolg van de files zijn voor iedereen een last.

We moeten dus opnieuw nadenken over de manier waarop we het fileleed aanpakken. Het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move streeft naar een dynamisch beheer van het autoverkeer om in real time rekening te houden met incidenten, bouwplaatsen, weersomstandigheden en fluctuaties in de vraag naar autoverplaatsingen, maar de resultaten lossen de verwachtingen niet in. Brussel moet een smart city worden die gebruikmaakt van nieuwe technologieën. Dat is het doel van het voorstel van resolutie. Brussel moet dergelijke investeringen, die minder groot zijn dan men zou denken, bestuderen. De vlotte doorstroming van alle vervoerswijzen zou er wel bij varen. De beschikbare ruimte op de wegen zou immers verdeeld worden volgens de behoeften van het moment.

De verkeersstromen op de grote wegen die naar de stad leiden, zijn gemakkelijk voorspelbaar, net als terugkerende evenementen zoals Europese toppen of voetbalwedstrijden. Op de Keizer Karellaan, de A12, de Ninoofsesteenweg of de boulevard die het Herrmann-Debrouxiaduct zal vervangen, zou de rijrichting gemoduleerd kunnen worden ten gunste van inkomend verkeer in de ochtend en uitgaand verkeer in de avond. Soortgelijke systemen bestaan in veel steden in de Verenigde Staten, evenals in Saint-Nazaire en Nice, waarbij gebruik wordt gemaakt van een centrale verplaatsbare barrière of verlichte verkeersborden.

Een dergelijk dynamisch verkeersbeheer is veel flexibeler dan een ingreep waarbij rijstroken worden geschrapt, die de minister van Mobiliteit toepast en die bij incidenten tot chaos leidt. Men kan bijvoorbeeld 's nachts een busbaan in parkeerplaatsen veranderen, of alleen tijdens de spits extra rijstroken openen.

Ondanks het feit dat er elk jaar tientallen miljoenen euro's in het Avantiprogramma worden gepompt, blijft de gemiddelde reissnelheid van de bovengrondse voertuigen van de MIVB dalen. Het wordt de hoogste tijd om andere opties te bekijken, zoals rijstroken die alleen voor bussen zijn voorbehouden wanneer die daadwerkelijk rijden, zoals het geval is in Den Haag, Lyon en Lissabon. Hierdoor kunnen bussen 15 tot 25% aan reistijd winnen, zonder dure investeringen.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel indique que Bruxelles a récemment été classée par un opérateur de GPS comme la dixième ville la plus embouteillée au monde. Cette piètre performance est d'autant plus inquiétante que la situation de notre ville ne fait que se détériorer, en dépit de la baisse du taux de possession d'un véhicule. Il en va de même pour la vitesse commerciale des transports en commun, malgré leurs bandes réservées et leurs feux télécommandés. Le coût économique et la pollution de ces embouteillages pèsent sur tous.

Il faut donc revoir la méthode de notre lutte contre la congestion. Le plan régional de mobilité « Good Move » évoque la gestion dynamique du trafic automobile, dans le but de prendre en compte en temps réel les incidents, les chantiers, les conditions météorologiques et la fluctuation de la demande de déplacements en voiture, mais ses réalisations ne sont pas à la hauteur des espérances. Bruxelles doit être une ville intelligente, qui tire parti des nouvelles technologies : c'est l'objet de la proposition de résolution. Bruxelles doit étudier de tels investissements, qui ne seraient pas si lourds qu'on pourrait le penser. La fluidité de tous les modes de transport y gagnerait. L'espace disponible sur la voirie serait mieux réparti, en fonction des besoins à l'instant considéré.

La gestion des flux sur les grands axes en entrées de ville est pourtant aisément prévisible, tout comme les évènements récurrents tels que des sommets européens ou des matchs de football. Ainsi, on pourrait moduler la direction des bandes de circulation, en faveur des flux entrants le matin et des flux sortants le soir, par exemple sur l'avenue Charles-Quint, sur l'A12, sur la chaussée de Ninove ou encore sur le boulevard qui remplacera le viaduc Herrmann-Debroux. Un tel dispositif existe dans de nombreuses villes des Etats-Unis, mais aussi à Saint-Nazaire et à Nice, au moyen soit d'une barrière centrale qui puisse être déplacée, soit de panneaux de signalisation lumineux.

Un tel système de gestion dynamique des flux est bien plus souple que la suppression de bandes de circulation, comme le pratique la ministre de la mobilité, qui engendre le chaos en cas d'incidents. On pourrait par exemple imaginer de transformer durant la nuit une bande réservée aux bus en emplacements de stationnement, ou encore d'ouvrir des voies de circulation supplémentaires uniquement pendant les heures de pointe.

Malgré des dizaines de millions d'euros engloutis chaque année pour alimenter le programme « Avanti », la vitesse moyenne des véhicules de surface de la STIB baisse continuellement. Il est grand temps d'envisager d'autres pistes, telles que des bandes réservées aux bus uniquement à l'occasion de leur passage réel, comme cela se fait à La Haye, à Lyon ou à Lisbonne. Cela permet aux bus de gagner 15 à 25% de temps de parcours, sans investissements coûteux.

In dit voorstel wordt de gewestregering dan ook opgeroepen om systemen die elders hun waarde hebben bewezen, te onderzoeken en uit te proberen.

II. Algemene besprekking

Mevrouw Cieltje Van Achter is voorstander van het voorstel van resolutie. We moeten onze wegen kunnen aanpassen, zoals het Vlaams Gewest dat doet op bepaalde stukken autosnelweg die tijdens de spits extra rijstroken krijgen. De heraanleg van de Van Praetlaan zou een gelegenheid kunnen zijn om zo'n systeem uit te proberen, zoals trouwens beloofd werd voor de Haven van Brussel. De nieuwe indeling van deze laan is helaas rigide, met slechts één rijstrook voor het verkeer dat de stad binnenkomt.

We moeten een dynamisch verkeersbeheer durven te onderzoeken. De filehinder zou daardoor verminderen, vooral omdat woonwijken het slachtoffer zijn van de vele auto's die er door een gps naartoe worden geleid.

De heer Ibrahim Dönmez betwijfelt of dit voorstel van resolutie geschikt is voor Brussel, want het is geïnspireerd op Amerikaanse steden, met het emblematische voorbeeld van de Golden Gate Bridge in San Francisco en haar zes rijstroken. Het is onmogelijk om de weidse Verenigde Staten te vergelijken met ons kleinschalige gewest. Iedereen kan het eens zijn met mevrouw d'Ursel over de hinder van verkeersopstoppen, maar we kunnen haar voorstellen niet onderschrijven.

Hoe zou een dynamisch verkeersbeheer de files kunnen verminderen? We moeten eerder het beste alternatief voor de auto ontwikkelen, namelijk het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door nieuwe lijnen aan te leggen met aansluitende overstapparkings. Tot slot moeten we voorkomen dat we het aantal bewegwijzeringssystemen niet nog vergroten, omdat die verwarring kunnen scheppen en ongelukken en verkeersoverredingen in de hand kunnen werken. Neem bijvoorbeeld de verkeersborden aan het begin van de Leuvensesteenweg, op het Madouplein, die zo talrijk zijn dat ze bestuurders die de buurt niet kennen in verwarring brengen. Als de borden dan ook nog de hele dag door zouden veranderen, wordt het helemaal een zootje.

Het nieuwe systeem dat mevrouw d'Ursel voorstelt, zou de bewegwijzering voor de gebruikers onduidelijker maken en gevlogen hebben voor de verkeersveiligheid. Het gewest mag geen leerling-tovenaar spelen. Om het verkeer te beperken en de wijken verkeersluwer te maken en een harmonieus samenleven van weggebruikers te bevorderen, moeten we het verkeer eenvoudiger maken.

De heer Arnaud Verstraete wijst erop dat de rangschikking van steden die mevrouw d'Ursel vermeld heeft, geen trekking heeft op files als zodanig, maar op de tijd die nodig is om 10 kilometer af te leggen binnen de onderzochte stad. Een van de redenen waarom Brussel zo hoog op die ranglijst staat, is dat de overheid de gemiddelde snelheid van het autoverkeer wil verlagen. Dit is het principe achter de algemene

La proposition demande donc au gouvernement régional d'analyser et de tester des dispositifs qui ont fait leurs preuves ailleurs.

II. Discussion générale

Mme Cieltje Van Achter est favorable à cette proposition de résolution. Il faut savoir adapter notre réseau routier, comme la Région flamande le fait d'ailleurs sur certaines portions d'autoroute, qui sont dotées de voies supplémentaires durant les heures de pointe. Le réaménagement de l'avenue Van Praet pourrait être une bonne occasion de tester un tel dispositif, comme cela avait été promis au Port de Bruxelles, soit dit en passant. On peut regretter la rigidité du nouvel aménagement de cette avenue, qui n'alloue qu'une bande à la circulation entrant en ville.

Il faut oser analyser une gestion dynamique des flux, qui pourrait soulager les nuisances engendrées par la congestion, d'autant plus que les quartiers résidentiels sont la proie de trafic de transit dirigé par des programmes d'assistance à la navigation.

M. Ibrahim Dönmez doute quant à lui que cette proposition de résolution soit adaptée à Bruxelles, tant elle se fonde sur des villes états-unies, avec l'exemple emblématique du pont du Golden Gate à San Francisco et ses six bandes de circulation. On ne saurait comparer les étendues aux Etats-Unis avec les proportions bien plus réduites de notre Région. Si l'on peut partager les constats de Mme d'Ursel sur les effets néfastes de la congestion, on ne peut se rallier à ses suggestions.

Comment un système dynamique des flux parviendrait-il à fluidifier la circulation ? Il faut surtout étoffer l'alternative la plus sérieuse à la voiture, c'est-à-dire les transports en commun, notamment en construisant de nouvelles lignes au bout desquelles seraient établis des parkings de dissuasion. Enfin, il faut se garder de multiplier les dispositifs de signalisation, car cela apporterait une confusion propice aux accidents et aux infractions routières. Qu'on songe par exemple aux panneaux de signalisation à l'entrée de la chaussée de Louvain, à la place Madou, qui induisent en erreur le conducteur peu familier des lieux, tant ils sont nombreux. Si, de surcroît, les panneaux devaient changer tout au long de la journée, ce serait un capharnaüm.

Le nouveau dispositif proposé par Mme d'Ursel aurait des effets négatifs sur la compréhension que les usagers ont de la signalisation et sur la sécurité routière. La Région ne peut jouer les apprentis-sorciers. Au contraire, pour apaiser la circulation et les quartiers, pour tendre vers une coexistence harmonieuse des usagers de la voirie, il faut s'efforcer de simplifier la lisibilité de celle-ci.

M. Arnaud Verstraete précise tout d'abord que le classement de villes mentionné par Mme d'Ursel ne portait pas directement sur la congestion en tant que telle, mais sur le temps nécessaire pour parcourir 10 kilomètres au sein de la ville analysée. La place occupée par Bruxelles s'explique entre autres par la volonté d'abaisser la vitesse moyenne à laquelle les voitures traversent la ville. C'est le principe qui

snelheidslimiet van 30 km/u, die bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid en levenskwaliteit.

Brussel staat volgens dezelfde ranglijst van de gps-operator op de 73e plaats als het gaat om files, wat iets heel anders is. Er wordt aangenomen dat elke bestuurder in Brussel ongeveer honderd uur per jaar verliest in het verkeer. Niemand zal betwisten dat deze situatie voor verbetering vatbaar is, maar we gaan de goede kant op, aangezien dit tijdverlies de afgelopen jaren met 20% is afgenomen.

Net als de heer Dönmez is de spreker het eens met de doelstellingen van het voorstel, namelijk minder files en een vlottere doorstroming, maar hij vindt de voorgestelde oplossingen contraproductief. Dynamische rijstrooktoewijzing komt het vaakst voor op snelwegen, waar auto's in dezelfde richting op verschillende rijstroken rijden. In een stedelijke context zou een dergelijk mechanisme veel complexer en gevaarlijker zijn. Volgens het principe van nulvisie zou een kind van tien veilig alleen door de stad moeten kunnen reizen. Het toevoegen van borden die op elk moment van de dag kunnen veranderen aan onze al overvloedige bewegwijzering zou tegen dit principe ingaan.

Zoals mevrouw Van Achter al aangaf, zijn dynamische borden nuttiger op bepaalde stukken autosnelweg, waar meer rijstroken worden gecreëerd tijdens de spits. Een dergelijke verbreding stuit echter onvermijdelijk op het eerste verkeersknooppunt dat men tegenkomt, zoals de toegang tot een stad. Het gevolg is dat files worden verplaatst in plaats van verminderd. Het is daarom veel effectiever om de langetermijndoelstelling van de ontwikkeling van openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen na te streven. Dit betekent dat het openbaar vervoer systematisch in eigen bedding moet rijden en voorrang moet krijgen op kruispunten door middel van op afstand bedienende verkeerslichten. Deze maatregelen, die al lang door de MIVB en Brussel Mobiliteit worden toegepast, hebben geleid tot een gestage toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Om deze redenen is de heer Verstraete gekant tegen het voorstel van resolutie.

De heer Francis Dagrin is van mening dat het voorstel een aantal interessante ideeën bevat die getest zouden moeten worden, zoals het veranderen van rijrichting naargelang de ochtend- of avondspits. De heer Dagrin kan echter niet akkoord gaan met de zogenaamde liberale strategie die in het voorstel wordt uiteengezet, omdat deze zou indruisen tegen de doelstellingen van het Avantiprogramma. Bovendien valt te vrezen dat sommige investeringen in het voorstel erg hoog worden voor onbeduidende resultaten. Het parlementslid zal zich daarom bij de stemming onthouden. Het hoofddoel is om meer mensen aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken door het gratis te maken en het net uit te breiden.

Mevrouw Ingrid Parmentier zal tegen dit voorstel van resolutie stemmen, dat opnieuw probeert om de stad aan te passen aan het autoverkeer, terwijl het tegenovergestelde nodig is. De vervoerswijzen moeten de levenskwaliteit in de stad dienen. We moeten streven naar het verminderen van de autodruk en het bevorderen van duurzamere vervoerswijzen. Files worden niet opgelost door steeds meer ruimte te scheppen voor individueel gemotoriseerd verkeer.

sous-tend la limitation générale de la vitesse à 30 km/h, qui est bénéfique pour la sécurité routière et pour la qualité de vie.

Le même classement de l'opérateur GPS situe en revanche Bruxelles à la 73e place lorsqu'il s'agit de la congestion, ce qui bien différent. On considère généralement que chaque conducteur perd à Bruxelles une centaine d'heures par an dans la circulation. Cette situation doit être améliorée, personne ne le contestera, mais elle va dans le bon sens, puisque cette perte de temps s'est réduite de 20% ces dernières années.

Tout comme M. Dönmez, l'intervenant partage les objectifs de la proposition, à savoir moins de congestion et plus de fluidité, mais estime que les solutions avancées sont contre-productives. L'affectation dynamique des bandes de circulation est la plupart du temps observée sur des autoroutes, quand les voitures roulent dans le même sens sur plusieurs bandes. Dans un contexte urbain, un tel mécanisme serait bien plus complexe et bien plus dangereux. Selon le principe « vision zéro », un enfant de dix ans doit pouvoir se déplacer seul en toute sécurité dans la ville. Ajouter à notre signalisation routière déjà foisonnante des panneaux susceptibles de changer à tout moment de la journée irait à l'encontre de ce principe.

Comme Mme Van Achter l'a indiqué, ces panneaux dynamiques ont davantage d'utilité sur certains segments d'autoroutes, pour créer plus de bandes de circulation durant les heures de pointe. Toutefois, ce dispositif d'élargissement se heurte immanquablement au premier nœud routier rencontré, tel qu'une entrée de ville. La congestion s'en trouve donc déplacée, et non pas amoindrie. Il est donc bien plus efficace de poursuivre l'objectif à long terme qu'est le développement des transports en commun et des modes actifs. Cela signifie que les transports en commun doivent obtenir systématiquement des sites propres et un accès prioritaire aux carrefours grâce aux feux télécommandés. Ces actions, qui sont appliquées depuis longtemps par la STIB et par Bruxelles Mobilité, ont conduit à une hausse continue de la fréquentation des transports en commun. Pour ces motifs, M. Verstraete s'opposera à la proposition de résolution.

M. Francis Dagrin estime que la proposition contient certaines idées intéressantes, qui mériteraient d'être testées, telles que le changement de direction de bandes de circulation en fonction des heures de pointe. Par contre, la stratégie dite « libérale » exposée dans la proposition ne peut être acceptée par M. Dagrin, car elle irait à l'encontre des objectifs du programme « Avanti ». De plus, on peut craindre que certains investissements envisagés dans la proposition soient très élevés, pour des résultats insignifiants. Le député s'abstiendra donc. Il s'agit avant tout d'encourager plus de personnes à utiliser les transports en commun pour se déplacer, en les rendant gratuits et en développant le réseau.

Mme Ingrid Parmentier s'opposera à cette proposition de résolution, qui vise une nouvelle fois à adapter la ville au trafic automobile, alors qu'il faut faire l'inverse : adapter les modes de transport à la qualité de vie en ville. Il faut s'attacher à réduire la pression automobile et privilégier les modes de déplacement plus durables. La congestion automobile ne se résoudra pas en offrant toujours plus de place au trafic motorisé individuel.

Bovendien zou dynamisch verkeersbeheer aanzienlijke investeringen vergen en negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid, omdat het de gebruikers in verwarring zou kunnen brengen. Onze kruispunten zijn nu al moeilijk te beheren. Tot slot wordt er in het voorstel niet een woord gerept over de veiligheid en de wachttijden op kruispunten voor voetgangers en fietsers, hoewel die de prioritaire doelgroepen van ons mobiliteitsbeleid zijn.

Mevrouw Carla Dejonghe is het eens met deze argumenten en zal tegen het voorstel van resolutie stemmen.

De heer Marc Loewenstein betwijfelt of het mogelijk is om het verkeersbeheer op de Golden Gate Bridge of de brug van Saint-Nazaire te gebruiken binnen de Brusselse context, maar sluit het niet a priori uit. Gezien de huidige configuratie van de wegen zouden de vernieuwingen die mevrouw d'Ursel voorstelt een grootschalige heraanleg van onze stad vergen. Hij verduidelijkt dat zijn fractie in se niet tegen het idee gekant is. Als zijn fractie de tekst zou verwerpen, zou dat niet zijn om dezelfde redenen als voor mevrouw Parmentier, die nieuwe inrichtingen om verkeersopstoppingen te verminderen, ondekenbaar acht. Het voorgestelde systeem kan immers ook gebruikt worden voor het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers. Files worden overigens niet opgelost door alleen in te zetten op het verminderen of doen verdwijnen van het autoverkeer. Er moet een reeks maatregelen worden genomen die geen enkele vervoerswijze uitsluiten.

Het voorstel van resolutie doet echter weinig ter zake volgens de heer Loewenstein omdat, zoals mevrouw d'Ursel zelf zei, het Good Moveplan al voorziet in een dynamisch verkeersbeheer. Tegen 2030 zullen 100 kruispunten en 25 strategische assen op deze manier worden beheerd. Waarom trouwens de moeite nemen om via een voorstel van resolutie gemoduleerde rijstroken op de Keizer Karellaan in te voeren, terwijl deze binnenkort opnieuw aangelegd zal worden onder leiding van een MR-schepen in Ganshoren?

Tot slot heeft de MIVB niet gewacht op dit voorstel van resolutie om een gedifferentieerd rijstrookbeheer in te voeren naargelang het uur, zoals op een deel van de Elsensesteenweg, waar bus 71 rijdt. Ze heeft de in het voorstel gevraagde analyse dus al uitgevoerd.

De heer Julien Uyttendaele beweert dat het voorstel, zij het minimaal, zou kunnen bijdragen aan het verminderen van files, zonder meer ruimte aan auto's te geven. Het voorstel roept niet op tot de bouw van een nieuwe Golden Gate Bridge, maar tot een onderzoek naar de mogelijkheden van dynamisch verkeersbeheer. De gevraagde studie, die een aanvulling zou zijn op het Good Moveplan, zou niet duur zijn. De heer Uyttendaele zal het voorstel daarom steunen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat ze vooral doelt op een modulaire aanpak, zodat iedereen op verschillende momenten van de dag zijn plaats kent. Door bijvoorbeeld intrekbare palen en kleurcodes te gebruiken, is het gemakkelijk om een plein volgens dit model te ontwerpen.

En outre, une gestion dynamique des voiries impliquerait des investissements conséquents et aurait des effets néfastes sur la sécurité routière, car elle pourrait dérouter les usagers. Il faut dire aussi que nos carrefours sont déjà compliqués à gérer. Enfin, la proposition ne souffle pas un mot sur la sécurité et sur le temps d'attente aux carrefours des piétons et des cyclistes, alors qu'ils constituent les priorités de notre politique de mobilité.

Mme Carla Dejonghe se rallie à ces arguments et votera contre cette proposition de résolution.

M. Marc Loewenstein s'interroge également sur la possibilité de transposer à Bruxelles les dispositifs en vigueur sur le pont du Golden Gate ou celui de Saint-Nazaire sans pour autant l'exclure a priori à Bruxelles. Compte tenu de la configuration actuelle des voiries, les innovations proposées par Mme d'Ursel supposeraient de lourds aménagements dans notre ville. Il précise que son groupe n'y est pas fermé. S'il compte rejeter le texte, ce ne serait pas pour les mêmes raisons que Mme Parmentier, pour qui il n'est pas envisageable de prévoir des aménagements pour fluidifier le trafic automobile. Non seulement le dispositif présenté peut aussi servir aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes, mais par ailleurs on ne résoudra pas les problèmes de congestion en pariant uniquement sur la diminution de la circulation automobile ou son évaporation. Il faut mettre en place une série de mesures sans exclusive pour l'un ou l'autre mode de transport.

Cependant, la proposition de résolution a peu d'intérêt aux yeux de M. Loewenstein, car, comme l'a déclaré Mme d'Ursel elle-même, le plan « Good Move » envisage déjà une gestion dynamique des flux de circulation. D'ici 2030, il a pour but de gérer de la sorte 100 carrefours et 25 axes stratégiques. Par ailleurs, pourquoi passer par le détour d'une proposition de résolution lorsqu'il s'agit d'introduire des voies modulables sur l'avenue Charles-Quint alors que celle-ci sera prochainement réaménagée, sous la houlette d'un échevin MR à Ganshoren ?

Enfin, la STIB n'a pas attendu cette proposition de résolution pour instaurer une gestion des voies de circulation différenciée selon les heures, comme sur une portion de la chaussée d'Ixelles, où passe le bus 71. Elle a donc déjà réalisé l'analyse demandée par la proposition.

M. Julien Uyttendaele avance que la proposition pourrait contribuer, fût-ce de manière minime, à réduire la congestion, sans pour autant octroyer plus d'espace à la voiture. Il faut rappeler que la proposition n'appelle pas à la construction d'un nouveau pont du Golden Gate mais à étudier l'opportunité d'une gestion dynamique de la voirie. On ne peut pas s'interdire de réfléchir et l'étude demandée, qui serait un complément au plan « Good Move », ne serait pas onéreuse. M. Uyttendaele soutiendra donc la proposition.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel précise qu'elle souhaite avant tout la modulation dans la ville, afin que chacun y trouve sa place selon les moments de la journée. Grâce à des plots rétractables et à des codes de couleur, on peut par exemple aisément aménager une place sur ce modèle. Il faut

Het gaat erom dat het juiste ontwerp op de juiste plaats komt. Sommige mensen lachen met het idee omdat het geïnspireerd zou zijn door de Verenigde Staten, maar dynamisch verkeersbeheer bestaat ook in Europese steden die vergelijkbaar zijn met Brussel, zoals Den Haag, Lyon en Lissabon.

Het doel van het voorstel is om niet alleen het autoverkeer, maar alle vervoerswijzen te doen doorstromen. De Brusselse verkeerscongestie neemt toe, vooral bij het binnenrijden van de stad. Dat is de reden voor dit voorstel. Mevrouw d'Ursel gelooft niet in het argument dat er te veel verkeersborden zijn, omdat Brusselaars niet dommer zijn dan gebruikers in andere steden. Dynamische borden worden steeds meer gebruikt.

Tot slot bevestigt ze aan de heer Loewenstein dat de gemeente Ganshoren Brussel Mobiliteit inderdaad had gevraagd om de mogelijkheid van dynamisch rijstrookbeheer op de Keizer Karellaan te bestuderen. De test van Brussel Mobiliteit beantwoordde niet aan dit verzoek, waarvoor nochtans geen aanzienlijke financiële middelen nodig waren.

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

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen commentaar uit.

Stemmingen

De 7 consideransen en 3 streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 8 stemmen tegen 5, bij 2 onthoudingen.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het geheel van het voorstel van resolutie wordt verworpen met 8 stemmen tegen 5, bij 2 onthoudingen.

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

De rapporteur,

De voorzitters van de vergadering,

Marc LOEWENSTEIN

Ingrid PARMENTIER
Arnaud VERSTRAEDE

savoir apporter le bon aménagement au bon endroit. D'aucuns se sont gaussés d'une inspiration états-unienne, mais la gestion dynamique des voies de circulation est aussi pratiquée dans des villes européennes comparables à Bruxelles, telles que La Haye, Lyon ou Lisbonne.

De même, la proposition ne vise pas seulement à faciliter la circulation des voitures, mais de tous les modes de transport. La congestion s'aggrave à Bruxelles, en particulier dans les entrées de ville, et c'est ce qui a motivé cette proposition. Mme d'Ursel ne croit pas à l'argument d'un trop grand nombre de panneaux de signalisation, car les Bruxellois ne sont pas plus bêtes que les usagers des autres villes. Les panneaux adaptatifs entrent de plus en plus dans les mœurs.

Enfin, l'intervenante confirme à M. Loewenstein que la commune de Ganshoren a bien demandé à Bruxelles Mobilité d'étudier la possibilité d'une gestion dynamique des bandes de circulation sur l'avenue Charles-Quint. Le test mené par Bruxelles Mobilité ne correspondait pas à cette demande, qui ne requerrait pourtant pas de moyens financiers importants.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif n'appellent de commentaires.

Votes

Les 7 considérants et les 3 tirets du dispositif sont rejetés par 8 voix contre 5 et 2 abstentions

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 8 voix contre 5 et 2 abstentions.

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

Le rapporteur,

Les présidents de séance,

Marc LOEWENSTEIN

Ingrid PARMENTIER
Arnaud VERSTAETE