



SESSION ORDINAIRE 2025-2026

6 FÉVRIER 2026

PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'accessibilité du parking de transit  
Herrmann-Debroux aux véhicules interdits dans  
la zone de basses émissions (LEZ) bruxelloise**

(déposée par M. Bob DE BRABANDERE (NL))

GEWONE ZITTING 2025-2026

6 FEBRUARI 2026

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 Bob DE BRABANDERE (NL))

**Résumé\***

*La proposition de résolution demande au Gouvernement régional d'accorder aux véhicules interdits dans la zone de basses émissions (LEZ) régionale l'accès au parking de transit (P+R) situé sous le viaduc Herrmann-Debroux.*

\* Résumé établi par les services du Parlement.

**Samenvatting\***

*Dit voorstel van resolutie bevat het verzoek aan de gewestregering om voertuigen die niet toegelaten zijn tot de lage-emissiezone (LEZ) van het Gewest, toegang te verlenen tot de transitparking (P+R) onder het Herrmann-Debrouxviaduct.*

\* Samenvatting opgesteld door de diensten van het parlement.

## Développements

### Décourager l'utilisation de la voiture

Autrefois, la Région de Bruxelles-Capitale était entièrement accessible en voiture, mais aujourd'hui, la place de la voiture particulière est de plus en plus remise en question. De la surcharge de nos voiries à la question du climat, les arguments en faveur d'un transfert modal sont nombreux et ne peuvent plus être réfutés comme purement subjectifs.

Le transfert modal n'est pas seulement un choix politique, mais il s'inscrit dans un projet plus large privilégiant la qualité de vie des résidents au confort individuel. La croissance démographique en Région bruxelloise crée également une pression supplémentaire incitant à organiser une politique de régulation active des déplacements. Les transports en commun retrouvent progressivement la place qu'ils occupaient avant la démocratisation de la voiture.

La Région de Bruxelles-Capitale a par ailleurs l'avantage de disposer d'un réseau de transports publics 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 entièrement l'agglomération bruxelloise (et plus tard la Région), mais la situation est ce qu'elle est: le métro s'arrête aux frontières régionales et constitue la connexion par excellence avec l'hypercentre de notre ville.

Il ne sera possible de réduire davantage la présence de la voiture en ville qu'en proposant des alternatives fonctionnelles. Les transports en commun et la mobilité douce ne pourront jamais remplacer complètement la voiture, mais ils peuvent constituer un complément particulièrement utile. Cette vision a également été exprimée dans l'accord de gouvernement 2019-2024, qui ambitionnait de réduire de 50 % le nombre de déplacements de type «navette» réalisés en voiture individuelle à l'horizon 2030<sup>1</sup>. Dans la plupart des cas, les navettes concernent des déplacements interrégionaux, et nettement moins des déplacements intrarégionaux de Bruxellois circulant à l'intérieur de leur Région.

À cet égard, il convient d'accorder une attention particulière à la mobilité domicile-lieu de travail, afin de concilier l'économie et l'écologie. Plus la connexion avec les transports en commun est proche du lieu d'origine du navetteur, mieux c'est. À Bruxelles, cela revient à dire: plus on peut laisser sa voiture à proximité de la frontière régionale, mieux c'est. Mais bien entendu, cela ne vaut que si l'alternative offre de meilleurs avantages que la voiture, par exemple une réduction du temps de trajet ou du stress.

## Toelichting

### Het gebruik van de wagen ontmoedigen

Er was een tijd dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volledig toegankelijk was met de wagen. Vandaag wordt de positie van de individuele auto echter steeds vaker in vraag gesteld. Gaande van de overbelasting van onze wegen tot de klimaatproblematiek: de argumenten voor een *modal shift* zijn talrijk en kunnen niet langer worden afgedaan als louter subjectief.

De *modal shift* is niet enkel een politieke keuze, maar kadert binnen een breder project waarin de levenskwaliteit van de inwoners centraler komt te staan dan het individuele comfort. Ook de demografische groei in het Brussels Gewest zorgt voor bijkomende druk om een actief reguleringsbeleid inzake verplaatsingen te organiseren. Stilaan krijgt het collectief vervoer opnieuw de plaats die het innam vóór de democratisering van de auto.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft bovendien het voordeel te beschikken over een kwaliteitsvol en uitgebreid openbaar vervoersnet, met de metro als ruggengraat 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 vóór ons hebben gedroomd van een metro die de Brusselse agglomeratie (en later het Gewest) volledig zou overbruggen, maar de situatie is nu eenmaal zoals ze is: de metro stopt aan de gewestgrenzen en vormt de aansluiting bij uitstek naar het hypercentrum van onze stad.

Dat de wagen in de stad steeds minder aanwezig zal zijn, kan enkel indien er werkbare alternatieven worden aangeboden. Het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit zullen de auto nooit volledig kunnen vervangen, maar kunnen wel fungeren als een bijzonder werkbare aanvulling. Die visie werd ook vertolkt in het regeerakkoord 2019–2024, waarin het de bedoeling was om tegen 2030 het aantal pendelritten met de eigen wagen met 50% te verminderen<sup>2</sup>. Pendelritten hebben in de meeste gevallen betrekking op interregionale verplaatsingen, en veel minder op intraregionale ritten van Brusselaars binnen hun eigen Gewest.

In dat opzicht dient men bijzondere aandacht te besteden aan de woon-werkmobiliteit, om economie en ecologie met elkaar te verzoenen. Hoe dichter de overstapmogelijkheid op het openbaar vervoer zich bevindt 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. Uiteraard geldt dit enkel indien het alternatief de voordelen van de

### Stationner à l'intérieur, aux abords ou à l'extérieur de Bruxelles?

Bien entendu, le navetteur ou le Bruxellois disposé à laisser sa voiture au parking doit pouvoir trouver un endroit adapté pour le faire. À l'heure actuelle, c'est loin d'être une sinécure. Il est possible de se garer à l'intérieur, aux abords et à l'extérieur de la ville, selon des tarifs et des modalités variables.

Ceux qui choisissent de se rendre en voiture dans l'hypercentre doivent le plus souvent s'acquitter de redevances de stationnement élevées et, en outre, limitées dans le temps, tant sur la voie publique que dans les parkings privés. Ceux qui laissent leur voiture aux frontières régionales peuvent généralement compter sur des tarifs plus avantageux et une connexion avec les transports en commun, par exemple. En revanche, ceux qui garent leur voiture en dehors de Bruxelles doivent utiliser les chemins de fer ou les transports interrégionaux, et ils risquent dans certains cas de perdre un temps précieux.

Le juste milieu s'impose comme la solution la plus praticable: un parking avec une connexion directe aux transports urbains à destination du centre-ville. C'est dans cette optique que les premiers parkings de dissuasion ou de transit ont été construits au début des années 1990<sup>3</sup>. Toutefois, avec une capacité moyenne de quelques centaines de places seulement, ils ne répondent plus aux colossaux besoins actuels de stationnement automobile à proximité des terminus des lignes de métro et de tram.

Actuellement, la Région de Bruxelles-Capitale est propriétaire de neuf parkings de transit, parkings de dissuasion ou formules Park-and-Ride (P+R), pour une capacité totale de 2.769 emplacements. Deux de ces parkings fonctionnaient initialement sur la base d'un abonnement payant (Crainhem et Ceria). En outre, deux de ces parkings de dissuasion ne sont pas accessibles aux véhicules interdits dans la zone de basses émissions (LEZ) bruxelloise, à savoir Herrmann-Debroux et Delta, tous deux situés en périphérie sur le territoire de la commune d'Auderghem.

La répartition géographique n'est pas non plus optimale: le nord de la Région dispose de très peu de possibilités de stationnement avec une connexion avec les transports en commun, tandis que le parking C, sur le plateau du Heysel, n'appartient pas à la Région et n'est en outre pas situé sur son territoire.

wagen kan overtreffen, bijvoorbeeld door een kortere reistijd of minder stress.

### Parkeren in, rond of buiten Brussel?

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

Wie ervoor kiest om naar het hypercentrum te rijden, wordt in de meeste gevallen geconfronteerd met hoge parkeerretributies die bovendien beperkt zijn in tijd, zowel op de openbare weg als in privéparkeergarages. Zij die ervoor kiezen hun wagen achter te laten aan de gewestgrenzen, kunnen doorgaans rekenen op lagere tarieven en een overstap via bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Wie zijn wagen echter buiten Brussel achterlaat, dient gebruik te maken van de spoorwegen of het interregionaal vervoer, en riskeert in bepaalde gevallen kostbare tijd te verliezen.

De middenweg dringt zich op als de meest werkbare oplossing: een parkeermogelijkheid met een directe aansluiting op het stadsvervoer richting centrum. Vanuit die visie werden de eerste randparkings of transitieparkings begin jaren negentig gebouwd<sup>4</sup>. Met een gemiddelde capaciteit van slechts enkele honderden plaatsen voldoen zij echter niet langer aan de huidige noden, waarbij auto's massaal onderdak zouden moeten vinden in de buurt van de eindpunten van metro- en tramlijnen.

Op dit ogenblik is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eigenaar van negen transitparkings, randparkings of Park-and-Rideformules (P+R), met een totale capaciteit van 2.769 plaatsen. Daarvan zijn er twee parkings die aanvankelijk werkten met een betalend abonnement (Kraainem en C.O.O.V.I.). Twee van deze randparkings zijn bovendien niet toegankelijk voor voertuigen die niet toegelaten zijn in de Brusselse lage-emissiezone (LEZ), namelijk Herrmann-Debroux en Delta, beide gelegen op het grondgebied van de gemeente Oudergem.

Ook de geografische spreiding is niet optimaal: het noorden van het Gewest kent nauwelijks parkeermogelijkheden met een overstap op het openbaar vervoer, terwijl Parking C op de Heizelvlakte geen eigendom is van het Gewest en bovendien niet op het grondgebied ervan ligt.

<i>Localisation</i>	<i>Locatie</i>	<i>Nombre de places disponibles</i> <i>Aantal beschikbare plaatsen</i>
UZ Brussel	UZ Brussel	20
Heysel	Heizel	100
Lennik-Érasme	Lennik-Erasmus	175
Ceria	C.O.O.V.I.	1.263
Stalle	Stalle	380
Delta	Delta	385
Herrmann-Debroux	Herrmann-Debroux	103
Roodebeek	Roodebeek	150
Crainhem	Kraainem	193
<b>Total</b>	<b>Totaal</b>	<b>2.769</b>

Source: *parking.brussels*

En d'autres termes, il est clair que les possibilités de stationnement dans la Région sont largement insuffisantes pour atteindre l'objectif déclaré de réduire de 50 % les déplacements de type «navette» à l'horizon 2030. La construction de parkings de dissuasion supplémentaires et le développement de sites adaptés se font en outre attendre. En effet, le plan régional de développement durable (PRDD) de 2018 mentionne l'objectif de créer 25.000 places P+R dans la Région bruxelloise, et ce à l'horizon 2040 seulement.

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

L'instauration, en 2018, de la zone de basses émissions (LEZ) à Bruxelles s'inscrivait dans une approche plus large visant à améliorer la qualité de l'air en excluant les véhicules polluants de la ville, tout en étant un moyen de dissuader les automobilistes d'utiliser la voiture et de les pousser à opter plus souvent pour les transports en commun. La LEZ n'a dès lors pas été conçue comme une donnée statique, mais comme un instrument modulable aux règles progressivement durcies.

Bruxelles a déjà connu plusieurs phases de ce durcissement. La phase suivante entrera en vigueur en 2028 et, outre certains véhicules diesel et essence, elle impliquera également une nouvelle restriction du transport polluant de marchandises.<sup>5</sup>

Bien que certains responsables politiques affirment que la LEZ est une mesure sociale parce qu'elle protège la santé publique, il n'en serait pas moins erroné de ne prêter aucune attention à ses effets secondaires. En effet, les

Bron: *parking.brussels*

Het is met andere woorden duidelijk dat de parkeermogelijkheden in het Gewest ruimschoots ontoereikend zijn om het vooropgestelde doel te bereiken om tegen 2030 het pendelverkeer met 50% te verminderen. De bouw van bijkomende randparkings en de ontwikkeling van geschikte locaties laten bovendien op zich wachten. Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van 2018 maakt immers melding van de doelstelling om 25.000 P+R-plaatsen te voorzien in het Brussels Gewest, en dit pas tegen 2040.

#### **De invoering van de lage emissiezone (LEZ)**

De invoering van de lage-emissiezone (LEZ) in Brussel in 2018 kaderde in een bredere aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren door vervuilende voertuigen uit de stad te weren, en tegelijk als instrument om automobilisten te ontmoedigen de wagen te gebruiken en vaker te kiezen voor het openbaar vervoer. De LEZ is dan ook niet opgevat als een statisch gegeven, maar als een modulair instrument met gefaseerde verstrengingen.

Brussel heeft reeds meerdere verstrengingsfases doorlopen. In 2028 wordt een volgende fase ingevoerd, waarbij naast bepaalde diesel- en benzinevoertuigen ook bijkomend vervuilend vrachtovervoer verder aan banden zal worden gelegd<sup>6</sup>.

Ook al beweren bepaalde beleidsmakers dat de LEZ een sociale maatregel is omdat zij de volksgezondheid beschermt, dan nog zou het onjuist zijn om geen aandacht te besteden aan de neveneffecten ervan.

personnes à faibles revenus ne peuvent pas s'acheter une nouvelle voiture du jour au lendemain. Elles ont souvent besoin de leur véhicule pour se rendre au travail tôt le matin ou tard le soir, dans des zones qui ne sont pas (ou plus) desservies par les transports en commun. Pour d'autres, la voiture est en outre un outil de travail essentiel.

C'est une chose que d'interdire les véhicules polluants pour des raisons de santé, mais dès lors qu'il n'y a pas de possibilités de stationnement aux frontières, empêcher complètement l'accès à la Région revient à restreindre le droit fondamental à la libre circulation.

La plupart des parkings P+R ou des possibilités de connexion sont donc accessibles à ceux qui souhaitent se rendre à Bruxelles avec une voiture non autorisée. Toutefois, comme on l'a dit plus haut, la répartition géographique de ces options P+R est très inégale, et elle impacte tant les automobilistes réguliers que ceux qui se rendent à Bruxelles avec un véhicule interdit dans la LEZ.

Les deux parkings P+R du sud-est de la Région (Delta et Herrmann-Debroux, soit 488 places) constituent les deux seules possibilités de stationnement pour les automobilistes qui souhaitent se rendre à Bruxelles via l'E411 depuis le Brabant wallon et le Brabant flamand. Dans les deux cas, une connexion au réseau de métro est assurée, mais en même temps, les véhicules interdits dans la LEZ ne peuvent utiliser aucune de ces installations.

Les personnes qui souhaitent malgré tout se rendre dans la Région de Bruxelles-Capitale avec un véhicule interdit peuvent toujours acquérir 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 durcissement annoncé de la LEZ en 2028 augmentera encore la pression sur les parkings de dissuasion, alors qu'il n'y a toujours pas la moindre perspective concrète d'extension de la capacité des installations P+R dans le sud-est de la Région. Pour le secteur Herrmann-Debroux, où passent environ 35.000 voitures par jour, 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, et ce alors qu'on prévoit 10 à 15 ans de travaux pour transformer entièrement l'axe E411 en boulevard urbain.

Une approche pragmatique de la mobilité dans le sud-est de la Région est donc nécessaire pour éviter de faire de Bruxelles une île. Afin de concilier l'écologie et l'économie, il est souhaitable d'analyser en profondeur les coûts et les avantages d'une approche rigide en matière d'exclusion de certains automobilistes.

Mensen met een laag inkomen kunnen immers niet zomaar van de ene dag op de andere een nieuwe wagen aanschaffen. Vaak hebben zij hun voertuig nodig om 's ochtends vroeg of 's avonds laat te gaan werken in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) rijdt. Voor anderen is de auto bovendien een essentieel werkinstrument.

Het weren van vervuilende voertuigen uit gezondheidsoverwegingen is één zaak. Maar de toegang tot het Gewest volledig verhinderen, doordat er geen toegankelijke parkeermogelijkheden aan de grenzen bestaan, komt neer op een inperking van het fundamentele recht op vrije verplaatsing.

De meeste P+R-parkings of overstapmogelijkheden zijn toegankelijk voor wie zich met een niet-toegelaten wagen naar Brussel wil begeven. Zoals eerder aangetoond is de geografische spreiding van deze P+R-mogelijkheden echter zeer ongelijk, met gevolgen voor zowel reguliere automobilisten als voor wie met een door de LEZ verboden voertuig naar Brussel komt.

De twee P+R-parkings in het zuidoosten van het Gewest (Delta en Herrmann-Debroux, samen goed voor 488 plaatsen) vormen de enige twee parkeermogelijkheden voor automobilisten die via de E411 vanuit Vlaams- en Waals-Brabant Brussel willen bereiken. In beide gevallen is aansluiting voorzien op het metronet, maar tegelijk kunnen voertuigen die niet toegelaten zijn in de LEZ geen gebruik maken van deze faciliteiten.

Wie zich toch met een verboden voertuig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil begeven, kan nog kiezen voor een dagpas, maar ook deze mogelijkheid is beperkt: maximaal 24 dagpassen per jaar en per voertuig.

### **Brussel onbereikbaar, Brussel een eiland**

De aangekondigde verstrenging van de LEZ in 2028 zal de druk op de randparkings opnieuw verhogen, terwijl er nog steeds geen concreet vooruitzicht is op een uitbreiding van de capaciteit van de P+R-voorzieningen in het zuidoosten van het Gewest. Voor de sector Herrmann-Debroux, waar dagelijks ongeveer 35.000 wagens voorbijrijden, blijft het wachten op de uitvoering van het Richtplan van Aanleg (RPA) en de afbraak van het viaduct.

Ook de bouw van de transitparking (P+R) op de Adeps-site zal aanzienlijk wat tijd in beslag nemen, en dit in een context waarin 10 tot 15 jaar aan werken voorzien zijn om de E411 volledig om te vormen tot een stadsboulevard.

Een pragmatische aanpak van de mobiliteit in het zuidoosten van het Gewest is dan ook noodzakelijk, wil men vermijden dat Brussel een eiland wordt. Om ecologie en economie met elkaar te verzoenen, is het wenselijk de kosten en baten van een rigide aanpak inzake het weren van automobilisten grondig te analyseren.

Si l'on s'en tient à une politique présentant toujours les choses sans la moindre nuance, Bruxelles risque de n'être plus accessible qu'à un groupe restreint de personnes: celles qui ont les moyens de se déplacer dans la Région avec une nouvelle voiture, ou les personnes en bonne condition physique ayant un accès direct aux transports en commun. Le groupe sans cesse croissant de véhicules non autorisés ne disposera plus alors que d'une seule option abordable: ne plus se rendre dans la Région. Et les répercussions sur l'économie bruxelloise et l'image de la capitale seront inévitables.

En résumé, la présente proposition de résolution demande au Gouvernement bruxellois d'adopter une attitude pragmatique et flexible concernant l'accessibilité des parkings de transit P+R aux véhicules interdits dans la LEZ. Plus spécifiquement, elle souligne la nécessité de retirer de la LEZ le parking de transit Herrmann-Debroux, d'une capacité de 103 places de stationnement. Cela permettra d'offrir aux automobilistes ne disposant pas d'un véhicule autorisé dans la LEZ une possibilité supplémentaire de connexion avec les transports en commun (station de métro Herrmann-Debroux).

Indien men blijft vasthouden aan een beleid waarbij de situatie telkens in zwart-wittermen wordt voorgesteld, dreigt Brussel enkel toegankelijk te worden voor een beperkte groep: mensen met voldoende middelen om zich met een nieuwe wagen in het Gewest te begeven, of mensen die goed te been zijn en beschikken over een directe aansluiting op het openbaar vervoer. Voor de steeds groter wordende groep van niet-toegelaten voertuigen rest dan slechts één betaalbare optie: zich niet langer naar het Gewest begeven. Dat heeft onvermijdelijk gevolgen voor de Brusselse economie en voor 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 die geweerd worden door de LEZ. Meer bepaald benadrukt dit voorstel de noodzaak om de transitparking Herrmann-Debroux, met een capaciteit van 103 parkeerplaatsen, buiten de LEZ te plaatsen. Zo kan een bijkomende overstapmogelijkheid op het openbaar vervoer (metrostation Herrmann-Debroux) worden aangeboden aan automobilisten die niet beschikken over een voertuig dat binnen de LEZ toegelaten is.

Bob DE BRABANDERE (NL)

---

<sup>1</sup> 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. 80.

<sup>2</sup> Brusselse Regering (2019). *Gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie*. p.83

<sup>3</sup> 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>

<sup>4</sup> 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>

<sup>5</sup> Calendrier LEZ Bruxelles: <https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=calendrier>

<sup>6</sup> Agenda LEZ Brussel: <https://lez.brussels/mytax/nl/practical?tab=Agenda>

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### relative à l'accessibilité du parking de transit Herrmann-Debroux aux véhicules interdits 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, qui ambitionne de réduire de 50 % le nombre de déplacements de type «navette» à l'horizon 2030;

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

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

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

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 durcissements de la LEZ prévus en 2028 augmenteront la pression sur les parkings de transit (P+R) pour les véhicules non autorisés;

Considérant que l'inaccessibilité des parkings de transit (P+R) aux véhicules interdits dans 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 103 places de stationnement que compte le parking de transit (P+R) Herrmann-Debroux, situé sous le viaduc Herrmann-Debroux, accessibles aux véhicules interdits dans la zone de basses émissions (LEZ) régionale;
- de faire connaître cette décision au moyen d'une campagne, afin d'informer tant les Bruxellois que les habitants des autres Régions.

## 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 dat tot doel had 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 in het Zuidoosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van transitparkings (P+R) die toegankelijk zijn voor voertuigen die geweerd worden 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 2028 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 103 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 om zo zowel de Brusselaars als de inwoners van de andere Gewesten te informeren.