

aucune influence sur la vitesse commerciale. Ce n'est que dans l'optique d'une meilleure sécurité routière que des caméras sont installées dans ce contexte.

Pratiquement chaque point noir fait l'objet d'une adaptation du marquage, mais, le plus souvent, il ne faut pas se limiter à cela, car il y a lieu d'apporter des modifications aux trottoirs, aux bandes de stationnement, aux arbres ou à d'autres éléments de l'espace public.

Question n° 972 de M. Jef Van Damme du 20 mars 2013 (N.) :

Les objectifs budgétaires du plan Iris 2.

Le plan Iris 2 prévoit des objectifs budgétaires pour les investissements dans les infrastructures cyclables et les transports en commun. Il s'agit, outre les investissements récurrents de 720 millions EUR, de besoins spécifiques à Iris 2.

En outre, le plan Iris 2 prévoit des sources supplémentaires de financement en vue de la réalisation du transfert modal.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

- Quel est l'état d'avancement des budgets spécifiques d'Iris 2 ?
- Quel est l'état d'avancement des sources supplémentaires de financement prévues en vue de la réalisation du transfert modal ? S'agit-il d'une taxation intelligente au kilomètre ? S'agit-il d'un péage urbain ? De quelles autres sources s'agit-il encore ?

Réponse :

1. Le montant total des budgets spécifiques pour les projets non récurrents prévus à IRIS II s'élevait à 2.539 millions EUR pour la période 2011-2018. Sur les budgets combinés de la Région, de la STIB et de Beliris ont été engagé : 92,3 millions EUR en 2011, 181,2 millions EUR en 2012 et 170,9 millions EUR sont prévus en 2013.

Il faut aussi préciser qu'en matière d'aménagements, il est difficile d'affecter un budget à un mode particulier, étant donné qu'en général un aménagement se fait au bénéfice de l'ensemble des usagers de la route (piétons, cyclistes, usagers des transports publics, automobilistes ...), notamment en ce qui concerne la sécurité routière.

2. Voici l'état d'avancement des sources de financement prévues permettant la mise en place des objectifs de report modal d'Iris 2 :

a. Le Gouvernement bruxellois a pris position en ce qui concerne une tarification kilométrique pour les camions qui entrera en vigueur début 2016. Ce projet a été lancé avec les deux autres Régions et se trouve actuellement dans la phase d'élaboration d'un cahier des charges et de la création d'une agence interrégionale. Les objectifs et le timing sont clairs.

Camera's worden enkel geplaatst in het kader van zwarte punten voor verkeersveiligheid.

Zowat bij elk zwart punt wordt de markering aangepast, in bijna alle gevallen moet er echter verder gegaan worden dan enkel markering omdat voetpaden, parkeerstroken, bomen of andere elementen van de openbare ruimte moeten aangepast worden.

Vraag nr. 972 van de heer Jef Van Damme d.d. 20 maart 2013 (N.) :

De budgettaire doelstellingen in het Iris II-plan.

In het Iris II-plan worden budgettaire doelstellingen voor de investering in fietsinfrastructuur en openbaar vervoer voorzien. Naast de recurrente investeringen van 720 miljoen EUR, gaat het om specifieke Iris II-noden.

Bovendien wordt er in het Iris II-plan voorzien in bijkomende financiële bronnen voor de realisatie van de Modal Shift.

Vandaar mijn vragen :

- Wat is de stand van zaken van de specifieke budgetten voor Iris II ?
- Wat is de stand van zaken van de geplande bijkomende financiële bronnen voor de realisatie van de Modal Shift ? Gaat het om een slimme kilometerheffing ? Gaat het om een stadstol ? Om welke bronnen gaat het nog ?

Antwoord :

1. Het totale bedrag van de specifieke budgetten voor niet-recurrente projecten voorzien in IRIS II bedroeg 2.539 miljoen EUR voor de periode 2011-2018. Op de gecombineerde budgetten van het Gewest, de MIVB en Beliris werden de volgende bedragen vastgelegd : 92,3 miljoen EUR in 2011, 181,2 miljoen EUR in 2012 en 170,9 miljoen EUR zien voorzien in 2013.

Er dient tevens te worden benadrukt dat als het om inrichtingen gaat, het moeilijk valt om een budget voor een welbepaalde modus te bestemmen, aangezien een inrichting over het algemeen wordt gerealiseerd ten bate van alle weggebruikers (voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, automobilisten ...), m.n. op het vlak van de verkeersveiligheid.

2. Hierna volgt de stand van zaken in verband met de voorziene financieringsbronnen voor de tenuitvoerlegging van de doelstellingen van Iris 2 op het vlak van het modal shift :

a. De Brusselse Regering heeft stelling genomen over een kilometerheffing voor vrachtwagens: die treedt in voege in het voorjaar van 2016. Dit project werd mede op gang gebracht door beide andere Gewesten en het bevindt zich momenteel in de fase van de opmaak van een bestek en de oprichting van een intergewestelijk agentschap. De doelstellingen en de timing zijn duidelijk.

Le Gouvernement bruxellois estime en outre que le système doit pouvoir être modulable pour une éventuelle extension aux véhicules légers. Entre-temps, cette extensibilité a été reprise dans l'architecture du système pour camions, établie par les trois Régions.

Le projet pilote concernant les effets comportementaux est l'un des éléments qui doit fournir un input aux gouvernements pour leur permettre de prendre ultérieurement une décision relative à la tarification kilométrique. La technologie du prélèvement kilométrique serait testée sur un échantillonnage suffisamment grand de conducteurs. À l'heure actuelle, les trois Régions négocient sur les modalités précises de ce test. Il porterait sur plus de mille conducteurs de la zone RER qui, pendant quelques mois, rouleraient avec un « Out Board Unit » et seraient suivis d'une manière scientifique pour mesurer les effets de la tarification sur leur comportement. L'objectif est que ce test se déroule encore au second semestre de 2013 afin de porter ses fruits en 2014.

Le prochain Gouvernement régional disposera ainsi de suffisamment d'éléments pour prendre une décision quant à l'instauration d'un éventuel système bruxellois de prélèvement kilométrique des véhicules légers.

Le Gouvernement bruxellois a également commandé une étude auprès du bureau Stratec qui concerne l'étude des effets de la « congestion charge » comme à Londres, mais aussi une tarification kilométrique à l'échelle de la zone RER. Les aspects financiers, écologiques, économiques et sociaux de ces instruments tarifaires y sont examinés. L'étude se terminera dans les prochains mois.

En résumé, en ce qui concerne les camions il y a un planning très concret et nous nous trouvons déjà très loin dans la phase de préparation. Un partenaire privé pour la mise en œuvre du système sera encore désigné pendant cette législature.

Les mesures tarifaires pour les véhicules légers ont déjà fait l'objet de travaux d'étude approfondis. Un projet pilote a été lancé. Vu la complexité de la matière et les nombreuses questions relatives aux effets des mesures, l'étude prendra du temps.

b. Outre l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds en remplacement de l'Euro-vignette et l'introduction coordonnée d'un droit d'usage à la durée des infrastructures routières applicable aux véhicules légers prévu dans l'accord politique du 21 janvier 2011, les trois Régions avaient également conclu une réforme de la fiscalité routière (Taxe de Circulation et Taxe de Mise en Circulation) tenant compte de paramètres environnementaux.

c. La RBC pourrait également bénéficier de revenus supplémentaires dans le cadre de la mise en œuvre de l'ordonnance stationnement. Une idée plus précise à ce sujet verra le jour dans le courant de 2014.

d. Enfin, citons la réalisation en cours d'études relatives au développement de projets PPP, que ce soit pour le développement de parkings de transit ou la réalisation de nouvelles infrastructures de transport comme la rénovation des tunnels et la couverture de la moyenne ceinture.

De Brusselse regering meent voorts dat het systeem moduleerbaar zou moeten kunnen zijn voor een eventueel uitbreiding naar lichte voertuigen. Intussen is deze mogelijkheid tot uitbreiding opgenomen in de architectuur van het systeem voor vrachtwagens die door de drie Gewesten is vastgelegd.

Het proefproject aangaande de gedragseffecten is een van de elementen die de regeringen een input moeten leveren, een instrument waarmee ze later een beslissing over de kilometerheffing kunnen nemen. De technologie van het kilometerheffingssysteem zou getest worden op een voldoende grote groep bestuurders. Op dit moment onderhandelen de drie Gewesten over de precieze modaliteiten van deze test. Ruim duizend bestuurders van de GEN-zone zouden eraan deelnemen, ze zouden gedurende enkele maanden met een « Out Board Unit » rijden en op wetenschappelijke wijze gevolgd worden met het oog op de meting van de effecten van de heffing op hun gedrag. De bedoeling is dat deze test nog wordt uitgevoerd in de tweede helft van 2013, zodat hij zijn vruchten kan afwerpen in 2014.

Aldus zal de volgende Gewestregering over voldoende gegevens beschikken op grond waarvan ze een beslissing zal kunnen nemen over de invoering van een eventueel Brussels systeem van kilometerheffing voor lichte voertuigen.

De Brusselse Regering heeft tevens een studie besteld bij het bureau Stratec aangaande het onderzoek van de effecten van de « congestion charge » zoals in Londen, en ook een kilometerheffing op schaal van de GEN-zone. De financiële, sociale en milieuaspecten van deze tarifaire instrumenten zullen er worden onderzocht. De studie wordt binnen een paar maanden afgewerkt.

Samenvattend is er een zeer concrete planning wat de vrachtwagens betreft en is de voorbereidingsfase reeds ver gevorderd. Nog in deze legislatuur zal een privépartner worden aangewezen voor de uitwerking van het systeem.

Diepgaand onderzoek is al verricht over de tarifaire maatregelen voor de lichte voertuigen. Een proefproject werd opgestart. Gelet op de complexiteit van de materie en het grote aantal vragen over de effecten van de maatregelen, zal de studie wat tijd in beslag nemen.

b. Naast de invoering van een systeem van kilometerheffing voor de vrachtwagens, dat in de plaats komt van het eurovignet, en de gecoördineerde invoering van een recht om de wegeninfrastructuur gedurende een bepaalde periode te gebruiken, toepasbaar op de lichte voertuigen en vervat in het politiek akkoord van 21 januari 2011, waren de drie Gewesten ook overeengekomen om de wegenfiscaliteit te hervormen (verkeersbelasting en belasting op de inverkeerstelling), waarbij milieuparameters in rekening worden gebracht.

c. Het BHG zou ook bijkomende inkomsten kunnen verkrijgen in het kader van de uitvoering van de parkeerordonnantie. Daarover zal in de loop van 2014 een duidelijker beeld ontstaan.

d. Tot slot vermelden wij nog de aan de gang zijnde studies betreffende de ontwikkeling van PPP-projecten, zowel voor de uitbouw van transitparkings als voor de uitvoering van nieuwe vervoersinfrastructuur zoals de tunnelrenovaties en de overdekking van de middenring.