



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 27 OKTOBER 2010**

—

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

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission de l'infrastructre,
chargée des travaux publics
et des communications**

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 27 OCTOBRE 2010**

—

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Dienst verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Service des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

INTERPELLATIES	5
- van de heer Dominiek Lootens-Stael	5
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de veiligheid van motorrijders en mogelijke steun aan de motorrijdersbond MAG".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Dominiek Lootens-Stael.</i>	6
- van mevrouw Céline Delforge	8
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
en tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "het overleg met het Vlaams Gewest over de effectenstudie betreffende de uitbreiding van de Ring West".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Olivia P'tito,	8
betreffende "de staat van vooruitgang van het project voor uitbreiding van de Ring West en de gevolgen voor het milieu en de mobiliteit in het kader van de goedkeuring van het Iris 2-plan".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	5
- de M. Dominiek Lootens-Stael	5
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la sécurité des motards et le soutien éventuel au Motorcycle Action Group".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Dominiek Lootens-Stael.</i>	6
- de Mme Céline Delforge	8
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
et à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,	
concernant "la concertation avec la Région flamande quant à l'étude d'incidence de l'élargissement du Ring O".	
Interpellation jointe de Mme Olivia P'tito,	8
concernant "l'état d'avancement du projet d'extension du Ring Ouest et les conséquences environnementales ainsi qu'en termes de mobilité dans le cadre de l'adoption du Plan Iris 2".	

<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 12 mevrouw Marion Lemesre, mevrouw Olivia P'tito, de heer Hervé Doyen, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> 12 Mme Marion Lemesre, Mme Olivia P'tito, M. Hervé Doyen, Mme Annemie Maes, Mme Carla Dejonghe, Mme Brigitte De Pauw, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</p>
<p>- van mevrouw Isabelle Molenberg 31</p> <p>tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,</p> <p>betreffende "de moeilijkheden die de gebruikers van Villo ondervinden en de uitbreiding van het systeem tot de 19 gemeenten".</p>	<p>- de Mme Isabelle Molenberg 31</p> <p>à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,</p> <p>concernant "les difficultés rencontrées par les usagers du système Villo et l'extension du système aux 19 communes".</p>
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, 31</p> <p>betreffende "de evaluatie van de eerste fase van het systeem Villo".</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, 31</p> <p>concernant "l'évaluation de la première phase du système Villo".</p>
<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 35 de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Jef Van Damme, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Isabelle Molenberg, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> 35 M. Arnaud Pinxteren, Mme Brigitte De Pauw, M. Jef Van Damme, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Isabelle Molenberg, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.</p>
<p>- van de heer Didier Gosuin 44</p> <p>tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,</p> <p>betreffende "het Iris 2-plan".</p>	<p>- de M. Didier Gosuin 44</p> <p>à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,</p> <p>concernant "le Plan Iris 2".</p>
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 44</p> <p>betreffende "de goedkeuring van het Iris 2-plan door de Brusselse regering".</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 44</p> <p>concernant "l'adoption du Plan Iris 2 par le gouvernement bruxellois".</p>

*Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.
Présidence : M. Jamal Ikazban, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de veiligheid van motorrijders
en mogelijke steun aan de motorrijdersbond
MAG".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de interpellatie beantwoorden.

De heer Dominiek Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Afgelopen zomer kwamen opvallend veel motorrijders om in het verkeer. De oorzaken hiervoor zijn legio. Mede door het aanhoudende verkeersinfarct waarmee ons land te kampen heeft, stijgt de verkoop van motoren jaar na jaar. Terwijl er in het jaar 2000 net geen 278.000 motoren ingeschreven waren, zijn er dat in 2009 al 377.000. De stijging is dus enorm.

Een andere reden voor de vele ongevallen is dat veel motorrijders hun tweewieler zowat de helft van het jaar in de garage laten staan, om die pas bij de eerste zomerzon weer van stal te halen. Al te vaak wagen deze motorrijders zich onvoorbereid in het verkeer.

De motorrijdersbond Motorcycle Action Group (MAG) tracht daaraan te verhelpen door jaarlijks "opfrissingscursussen" te organiseren voor motorrijders. Daarnaast worden ook cursussen "defensief rijden" georganiseerd. Vroeger kreeg MAG daarvoor subsidies van onder meer de

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la sécurité des motards et le
soutien éventuel au Motorcycle Action
Group".

M. le président.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à l'interpellation.

La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).-
*L'été dernier, notre pays a enregistré un taux
record d'accidents mortels impliquant des motards.
Plusieurs facteurs expliquent cette augmentation :*

*Premièrement, la congestion du trafic entraîne une
augmentation notable du nombre de motards.*

*Ensuite, la plupart de ces motards n'utilisent leur
deux-roues qu'au retour des beaux jours et ne sont
donc pas des conducteurs aguerris.*

*Le 'Motorcycle Action Group' (MAG) tente d'y
remédier en organisant des "cours de
rafraîchissement" et de "conduite défensive"
destinés aux motards. Cette fédération a bénéficié
durant un certain temps du soutien des autorités
flamandes mais ne reçoit plus aujourd'hui aucune
subvention.*

*Votre prédécesseur, M. Pascal Smet, avait organisé
une rencontre informelle avec les représentants de*

Vlaamse overheid. Maar vanaf de lente van 2010 was dat niet langer het geval, zodat MAG alles zelf diende te financieren. Dit betekende een zware kost van bijna 100.000 euro.

Ook in het Brussels Gewest is de motor een geliefd vervoersmiddel. Daarom zou het meer dan nuttig zijn dat dergelijke cursussen en campagnes ook in het gewest worden georganiseerd.

Uw voorganger, de heer Pascal Smet, voerde informele gesprekken met de MAG; om na te gaan op welke manier de motorrijdersbond een werking zou kunnen opzetten in Brussel. Er was zelfs sprake van eventuele financiële steun vanwege het gewest. In concrete resultaten zijn die gesprekken echter nooit uitgemond.

Wat is uw standpunt ter zake? Hebt u al contact opgenomen met de MAG? Zo niet, bent u dat alsnog van plan? Beschikt u in uw begroting over financiële ruimte om de MAG een subsidie toe te kennen voor de organisatie van "opfrissingscursussen" of cursussen "defensief rijden"? De verkeerssituatie in een stad als Brussel is immers erg gevaarlijk voor motorrijders, die per slot van rekening tot de zwakke weggebruikers behoren.

Bespreking

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Enkele weken geleden heeft de Brusselse regering het gewestelijk mobiliteitsplan Iris 2 goedgekeurd. Dat plan stelt onder meer een coherente strategie voor om de verkeersdruk te verminderen en de modale verschuiving te realiseren.

Het plan mikt duidelijk op de uitbreiding van de alternatieven, namelijk openbaar vervoer, fietsen en stappen. Deze verplaatsingsmethoden krijgen voorrang op persoonlijk gemotoriseerd vervoer als auto's, brommers en motoren.

Toch zijn motorrijders de op twee na grootste groep van verkeersslachtoffers. De vaststelling werd ook in overweging genomen tijdens de voorbereidende werken voor de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die in 2011 opnieuw zal plaatsvinden.

cette fédération pour discuter de leur action éventuelle en Région bruxelloise et d'un subventionnement possible, mais ces discussions n'ont malheureusement jamais débouché sur un résultat concret.

Quel est votre point de vue sur la question ? Envisageriez-vous de subventionner les cours que le MAG organise pour les motards ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Il y a quelques semaines, le gouvernement bruxellois a approuvé le plan de mobilité régional Iris 2, qui présente une stratégie cohérente visant à réduire la densité du trafic et à réaliser le transfert modal.*

Ce plan vise clairement à renforcer les alternatives à la voiture, à savoir les transports publics, le vélo et la marche.

Les motards représentent le troisième groupe d'utilisateurs de la route en termes d'importance du nombre de victimes d'accidents de la route. Cette constatation a d'ailleurs été reprise dans le cadre des travaux préparatoires des états généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, qui déboucheront sur l'élaboration d'un nouveau plan d'action pour la Sécurité routière pour la période 2011-2020, qui sera officiellement présenté

Gedurende een jaar vergaderen werkgroepen over verschillende aspecten als infrastructuur, educatie, bewustmaking, handhaving en technische preventie. De werkgroepen gaan dieper in op de evaluatie van de aanpak van de vorige werkjaren en stellen op basis daarvan en aan de hand van een onderzoek naar de verkeersveiligheidscijfers een nieuwe aanpak voor. Bij de vorige Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid hebben we gemerkt dat de goede voornemens niet werden gehaald. We willen uit de mislukkingen leren om het de volgende keer beter te doen.

Dit proces zal uiteindelijk uitmonden in de voorstelling van een nieuw actieplan voor verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020. Het zal officieel worden voorgesteld op 30 maart 2011. Rekening houdend met de voornoemde vaststelling lijdt het geen twijfel dat daarin ook acties ten behoeve van de motorrijders voorzien zullen worden.

We moeten immers aandacht besteden aan het feit dat motorrijders de op twee na belangrijkste groep van verkeersslachtoffers zijn. Het is op dit moment echter te vroeg om in te schatten of deze opleidingsactiviteiten van de MAG weerhouden zullen worden door de werkgroepen.

De deelnemers aan de werkgroepen en de in het kader van deze Staten-Generaal aangestelde experts zullen die optie in elk geval onderzoeken en een onderbouwde keuze voorstellen in het kader van de opmaak van het actieplan Verkeersveiligheid.

Ik kan een aantal inspanningen die het Brussels Gewest al heeft geleverd opnieuw in het licht stellen. We hebben bijvoorbeeld een aantal keer deelgenomen aan verkeersveiligheids campagnes die door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) werden georganiseerd. In 2005 en 2006 lag de nadruk op de veiligheid van motorrijders. In 2007 en 2008 kwamen de voetgangers aan bod. In 2009 ging de campagne weer over gemotoriseerde tweewielers. De slogan luidde toen: "Laat je niet verrassen, kijk twee keer uit voor motorrijders."

Wat de infrastructuur betreft, heeft de directie Beheer en Onderhoud van Mobiel Brussel steeds een luisterend oor naar de specifieke wensen of eisen van de motorrijders. Ze onderhoudt contacten

le 30 mars 2011.

Compte tenu du constat précité, il est évident que le plan prévoira également des actions en faveur des motards. Cependant, il est encore trop tôt pour évaluer si les activités de formation menées par le 'Motorcycle Action Group' seront maintenues ou pas par les groupes de travail, qui étudieront certainement cette option.

Néanmoins, il importe de rappeler les efforts déjà réalisés par la Région, notamment sa participation à plusieurs campagnes de sécurité routière organisées par l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR), dont certaines - en 2005, 2006 et 2009 - étaient focalisées sur la sécurité des motards.

En ce qui concerne l'infrastructure, la Direction gestion et entretien de Bruxelles Mobilité reste toujours attentive aux demandes particulières des motards. Elle est en contact avec de nombreuses associations - entre autres Fedemot - pour entendre leurs desiderata et échanger des idées sur les améliorations possibles à apporter aux voiries afin d'en augmenter la sécurité.

Pour conclure, la formation des motards est tout à fait essentielle et devrait être rendue obligatoire dans le cadre de l'obtention et de la conservation du permis moto.

Le fait que des associations subventionnent ces formations me semble une bonne alternative, tant qu'il n'existe aucune approche préférable et plus structurelle visant à maintenir à un haut niveau les connaissances, les aptitudes et les comportements des motards.

met talrijke verenigingen, waaronder Fedemot, om hun verlangelijstje te kennen en van gedachten te wisselen over de mogelijke verbeteringen aan de wegen met het oog op meer veiligheid, gaande van het aanbrengen van markeringen, over dringende herstellingen en het vervangen van vangrails, tot parkeerplaatsen voor motoren.

Tot slot wil ik benadrukken dat ik geloof dat opleidingen voor motorrijders essentieel zijn, in die mate dat ze wat mij betreft verplicht zouden moeten worden in het kader van het behalen en het behouden van een motorrijbewijs.

U zegt dat veel mensen zeer sporadisch met de motor rijden, wat niet bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid. Het subsidiëren van opleidingen door verenigingen lijkt een goed alternatief zolang er geen betere, meer structurele aanpak bestaat om de kennis, vaardigheden en attitudes van motorrijders op punt te houden. We zullen daar rekening mee houden wanneer de subsidies worden verstrekt.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Ik ben verheugd dat er rekening wordt gehouden met een aantal suggesties. Ik pleit ervoor dat u gebruik maakt van de expertise die organisaties als de MAG hebben opgebouwd. Zij spreken uit ervaring en kunnen nuttige tips geven.

Mijnheer de voorzitter, er is nog altijd een voorstel van ordonnantie van het Vlaams Belang hangende betreffende de aanpassing van de verkeersinfrastructuur voor motorrijders. Ik verzoek u om het voorstel te laten bespreken door deze commissie zodat erover kan worden gestemd.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Je me réjouis de ce que vous reteniez certaines suggestions et j'insiste pour que vous preniez en considération l'expertise développée par des organisations comme le MAG.*

Monsieur le président, je vous rappelle qu'un projet d'ordonnance du Vlaams Belang concernant la prise en compte des deux-roues motorisés dans la conception des infrastructures routières attend d'être débattu au sein de cette commission pour pouvoir être soumis au vote.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

EN TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het overleg met het Vlaams Gewest over de effectenstudie betreffende de uitbreiding van de Ring West".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO,

betreffende "de staat van vooruitgang van het project voor uitbreiding van de Ring West en de gevolgen voor het milieu en de mobiliteit in het kader van de goedkeuring van het Iris 2-plan".

De voorzitter.- Minister Brigitte Grouwels zal de interpellaties beantwoorden.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- De conclusies van de mobiliteitsstudie over de uitbreiding van de Ring West zullen eerstdaags worden bekendgemaakt.

Naar verluidt zou het Vlaams Gewest geen andere opties meer overwegen dan de uitbreiding van de Ring, het op twee verdiepingen brengen van de Ring of de bouw van een tunnel die de E40 tot in Brussel verlengt.

Is het overleg met het Brussels Gewest al afgelopen of zijn er nog nieuwe stappen gepland, voordat de mobiliteitsstudie wordt afgerond? Welke Brusselse administraties werden geraadpleegd? Hebben Mوبiel Brussel en Leefmilieu Brussel een bijdrage aan de discussie kunnen leveren?

Een van de bezwaren die men tegen de uitbreiding van de wegcapaciteit rond Brussel kan aanvoeren, is ongetwijfeld de luchtvervuiling en de vernieling van de natuur. De kans is bovendien groot dat het Brussels Gewest op een dag boetes moet betalen voor een overschrijding van de Europese normen inzake fijn stof.

ET À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "la concertation avec la Région flamande quant à l'étude d'incidence de l'élargissement du Ring O".

INTERPELLATION JOINTE DE MME OLIVIA P'TITO,

concernant "l'état d'avancement du projet d'extension du Ring Ouest et les conséquences environnementales ainsi qu'en termes de mobilité dans le cadre de l'adoption du Plan Iris 2".

M. le président.- La ministre Brigitte Grouwels répondra aux interpellations.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- L'étude de mobilité relative à l'élargissement du Ring Ouest devait voir ses conclusions publiées au mois d'octobre, avant la poursuite de la procédure d'adoption du plan MER (étude d'impact relative au projet de modification de plan d'affectation du sol).

D'après les informations dont je dispose, la Région flamande n'envisagerait actuellement plus d'autres options que l'élargissement du Ring ou sa mise à double étage, ou carrément la construction d'un tunnel qui prolongerait l'E40 pour rejoindre Bruxelles.

À ce stade de la procédure, la concertation avec la Région bruxelloise est-elle terminée ou de nouvelles étapes sont-elles prévues avant la clôture de l'étude de mobilité ?

Quelles administrations bruxelloises ont été consultées au cours de ces concertations ? Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont-elles toutes deux eu l'occasion d'éclairer les discussions grâce à leur expertise ?

En effet, l'une des objections évidentes que l'on

Zowel Brusselse als Vlaamse verenigingen hebben zich tegen dit project verzet. Dat bewijst dat dit geen communautair dossier is, maar een milieudossier. De verenigingen klagen de impact van het project op de biodiversiteit aan, met name de vernieling van 5 ha van het Laarbeekbos, dat in een Natura 2000-gebied ligt.

Het Brussels Gewest is reeds sterk verstedelijkt en mag zijn groene ruimten niet verkwanselen. Hebt u dit probleem aangekaart bij uw Vlaamse collega? Welk standpunt heeft het Brussels Gewest verdedigd?

Wat zijn de eventuele gevolgen op het vlak van de stedenbouwkundige vergunning?

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Op 27 en 28 augustus werd langs de Ring een kampeeractie georganiseerd tegen de uitbreiding van de Ring.*

Vanaf 2008 heb ik de regeringsleden gewezen op het Verdrag van Espoo dat een gewest met een dergelijk uitbreidingsproject verplicht om het buurgewest en de inwoners ervan te raadplegen.

Sindsdien hebben er heel wat contacten met het Vlaams Gewest plaatsgehad. Er zou zelfs sprake zijn van een samenwerkingsakkoord.

Het hoeft geen betoog dat een dergelijke uitbreiding de verkeersdruk en de

peut opposer à l'augmentation des capacités routières autour de Bruxelles est celle de la pollution de l'air, de la destruction de patrimoine naturel ; sans oublier le respect de certaines directives européennes, puisque la Région bruxelloise pourrait un jour être amenée à payer des amendes pour une concentration trop importante de particules fines et ultrafines, alors qu'elle ne ferait, somme toute, que payer les pots cassés.

Par ailleurs, de nombreuses associations tant bruxelloises que flamandes, francophones et néerlandophones, se sont mobilisées contre ce projet. Cela prouve qu'il ne s'agit pas d'un dossier communautaire mais d'un dossier d'environnement, de qualité de vie et de mobilité, aussi bien pour les Flamands que pour les Bruxellois, pour les francophones que les néerlandophones, qui respirent le même air ! Ces associations se sont émues de l'impact de l'élargissement du Ring sur la biodiversité, et en particulier de la destruction de cinq hectares du bois du Laerbeek, situé à la fois en Région bruxelloise et en zone Natura 2000.

La Région bruxelloise est, de fait, déjà suffisamment urbanisée pour qu'elle ne brade pas ses espaces verts et de nature.

Ce problème a-t-il été soulevé avec votre homologue flamande ? Quelle position la Région bruxelloise a-t-elle défendu à ce sujet ?

Quels sont les impacts éventuels en termes de permis d'urbanisme ?

M. le président.- La parole est à Mme P'tito pour son interpellation jointe.

Mme Olivia P'tito.- La question de l'extension du Ring autour de Bruxelles a refait surface durant l'été, deux ans après les débats qui nous ont occupés en ce parlement tant dans l'hémicycle qu'en commission. Rappelons en effet que dès juillet 2008, nous étions quelques parlementaires à consulter les ambitieux projets d'extension du Ring à la commune de Machelen afin de tenter d'y voir plus clair.

Au cours de cet été, un camp RING a été organisé en bordure du Ring Ouest les 27 et 28 août. La pollution n'a pas de frontière et la mobilité ne doit pas uniquement se gérer quartier par quartier ou Région par Région.

luchtverontreiniging nog zal vergroten. Zowel vanuit milieu- als vanuit mobiliteitsoogpunt is dit project totaal onaanvaardbaar. De uitbreiding van het aantal rijstroken zal de Ring misschien gedurende enkele maanden of jaren ontlasten, maar biedt geen duurzame oplossing voor de mobiliteitsproblemen. Erger nog: dit project staat in directe concurrentie met het Diabolo-project en het GEN, die tot doel hebben Brussel beter met de Rand te verbinden via een milieuvriendelijke verplaatsingswijze.

De resultaten van het strategisch MER over de uitbreiding van de Ring worden tegen oktober 2010 verwacht. Hebt u hier al meer nieuws over? Hebt u hierover al contact gehad met de Vlaamse overheid?

Welke maatregelen zult u nemen als de Vlaamse regering eenzijdig beslist om de Ring uit te breiden? Heeft Leefmilieu Brussel een studie uitgevoerd om de milieueffecten van dit project voor Brussel te ramen, met name inzake fijn stof en geluidshinder? Heeft ook Mobiel Brussel een studie uitgevoerd? Wat zijn de conclusies?

Is er in het Iris 2-plan rekening gehouden met dit uitbreidingsproject? Welke maatregelen worden er overwogen om het vrachtverkeer uit het Brussels Gewest te houden?

Ik hoop tot slot dat het parlement bij de debatten en voorstellen zal worden betrokken.

De waanzinnige plannen om een viaduct te bouwen, doen denken aan de voormalige viaduct op de Leopold II-laan. Dergelijke projecten zijn erg negatief voor de Brusselaars en de buurtbewoners.

Dès 2008, je m'étais permise d'attirer l'attention des membres du gouvernement sur la convention d'Espoo qui impose à une Région qui a un tel projet d'extension de consulter sa voisine ainsi que ses habitants concernant ses conséquences environnementales.

Depuis lors, de nombreux avis ont été échangés et des contacts ont été entrepris avec la Région flamande. Il serait même question d'un accord de coopération en la matière. Car, ce n'est un secret pour personne, une telle extension ne serait qu'un appel d'air néfaste en termes de pollution atmosphérique et de pression automobile.

Tant pour des raisons de mobilité que pour des raisons environnementales, ce projet est inacceptable. C'est en ces termes d'ailleurs que nous nous étions adressés à la presse.

Si l'augmentation du nombre de bandes permettra de désengorger le Ring pendant quelques mois, voire quelques années, elle ne permettra en aucune manière de répondre durablement aux problèmes de mobilité. Pire encore, ce projet fait concurrence à ceux du Diabolo et du RER dont l'objectif est précisément de mieux relier Bruxelles à sa périphérie tout en privilégiant un mode de déplacement durable et respectueux de l'environnement.

Une concertation est souhaitée. Mes questions visent à obtenir plus de précisions quant au calendrier prévu.

Comme l'indique Mme Delforge, les résultats de l'étude "MER stratégique" pour l'élargissement du Ring sont attendus pour le mois d'octobre 2010. Avez-vous déjà eu des échos de celle-ci? Des contacts ont-ils été établis avec les autorités flamandes?

Quelles dispositions comptez-vous prendre si le gouvernement flamand décide unilatéralement de réaliser l'extension du Ring?

Bruxelles Environnement a-t-il lancé une étude pour calculer la pollution estimée, en termes de particules fines et de pollution sonore en Région bruxelloise, si cette extension était autorisée? De même, une telle étude a-t-elle été rédigée par Bruxelles Mobilité? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions? Il convient d'éviter qu'il y ait

contradictions entre les différentes études éventuelles et de s'assurer qu'il y ait bien une concertation entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement.

Dans le cadre de l'adoption du Plan Iris 2, pourriez-vous me dire comment ce projet d'extension a été pris en compte et quelles sont les mesures envisagées afin d'éviter les camions en Région bruxelloise ?

Pour conclure, j'aimerais plaider encore une fois pour que le parlement soit associé aux débats et aux propositions.

Quand je lis les délires concernant notamment un viaduc, je ne peux que penser au viaduc qui a existé sur le boulevard Léopold II, quand Bruxelles était encore gérée par l'État fédéral. J'ai envie de dire halte à ces fantasmes, qu'ils soient flamands ou d'ailleurs.

Il faut dire clairement non à ce genre de projets qui ne constituent absolument pas une solution, ni pour les Bruxellois, ni pour les riverains, ni pour les voisins de ces viaducs.

J'espère que vous pourrez nous éclairer sur cet accord de coopération qui, je l'espère, sera respecté s'il venait à voir le jour.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Op 30 september kon men in twee Vlaamse kranten lezen dat de Vlaamse mobiliteitsstudie de verbreding van de Ring beschouwt als de best mogelijke oplossing, maar dat die met andere maatregelen zou moeten worden gecombineerd.*

Deze mobiliteitsstudie lokt negatieve reacties uit, die echter grotendeels irrationeel en emotioneel van aard zijn, omdat ze uitgaan van ideologische vooroordelen. Als men ervan uitgaat dat een auto 16 l/100 km verbruikt, wil dat zeggen dat men geen rekening houdt met de recentste technologische ontwikkelingen: er worden steeds meer schone, en zelfs elektrische wagens gebruikt.

Discussison conjointe

M. le président.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre.- Je ne vais peut-être pas chanter à l'unisson dans cette saga de l'élargissement du Ring de Bruxelles.

Nous avons en effet appris le 30 septembre dernier, par l'intermédiaire de deux quotidiens flamands, que l'étude flamande de mobilité concluait que l'option de l'élargissement était la moins mauvaise pour désengorger le Ring mais qu'elle ne suffirait pas.

Cette étude de mobilité effectuée pour le compte du gouvernement flamand et relative aux solutions à envisager pour désengorger le Ring Ouest au nord de Bruxelles a suscité des réactions négatives. J'ai relu tous les débats de 2008. J'estime qu'il y a aussi

Over zo'n belangrijke kwestie moet er uiteraard overleg plaatsvinden tussen de drie gewesten. Het Vlaams Gewest kan hier niet alleen over beslissen. Wat hebt u gedaan, behalve de zaak te rekken? Ook het Waals Gewest zou zich soepeler moeten opstellen, in plaats van de ontwikkeling van de Ring na Ittre te blokkeren. Volgens mij kunnen we niet om de sluiting van de Ring heen.

Het Vlaamse idee van een tunnel is misschien nog zo slecht niet, hoewel sommigen die als utopisch afdoen. Een tunnel zou immers een hele verlichting betekenen voor de Brusselse mobiliteit.

Pleegt het Vlaams Gewest overleg over de suggesties die ze doet? Hebt u hierover überhaupt wel een standpunt?

De uitbreiding van de rijstroken tussen de autosnelweg naar Luik en die naar de kust is een goede maatregel om het lokaal verkeer van het doorgaand verkeer te scheiden. Momenteel doen er zich daar immers veel ongevallen en files voor. Met deze maatregel zullen er minder auto's het gewest injijden.

une grande part d'émotionnel et d'irrationnel dans ces réactions, fondées notamment sur des a priori idéologiques.

Avez-vous également examiné ces positions dans le cadre d'une démarche analytique plus sérieuse ? En effet, lorsque j'entends les scénarios catastrophes que j'ai entendus ici, je constate qu'ils se fondent sur l'idée que, de nos jours, les voitures consommeraient encore 16 litres aux cent kilomètres et qu'ils ne tiennent pas compte des évolutions technologiques qui vont vers une voiture plus propre, voire un parc automobile électrique.

Ne faisons pas comme si le progrès s'était arrêté avant-hier dans les réactions émotionnelles qui émaillent les débats de ce parlement!

Certes, une concertation entre les trois Régions est bien entendu indispensable sur une question aussi importante. On ne peut laisser la Flandre agir de façon unilatérale. Qu'avez-vous fait, à part peut-être traîner des pieds ?

Le projet semble bien avancé du côté flamand, tandis que du côté wallon, on entend aussi des voix faire obstacle à toute progression. Qu'on le veuille ou non, la Wallonie devrait faire preuve de plus d'ouverture et ne pas bloquer le développement du Ring au-delà d'Ittre. Pour ma part, j'estime que le bouclage du Ring Sud est inévitable.

À partir du moment où c'est en souterrain, à titre personnel, j'estime que l'idée avancée par la Flandre - dont j'entends qu'on dit qu'elle relève de l'utopie -, mérite notre attention. Elle contribuerait en tout cas à désengorger les zones d'Uccle et de Boitsfort. Pensez à la chaussée de Saint-Job, à la chaussée de La Hulpe, et aux boulevards du Souverain et de la Woluwe. Cela aurait un impact évident sur la mobilité interne à Bruxelles et la mobilité des Bruxellois.

La Flandre qui émet ces suggestions le fait-elle en concertation ? Quelle est votre position ? En avez-vous une ?

L'augmentation du nombre de bandes de circulation entre l'autoroute de Liège et celle de la mer, visant à mieux séparer le trafic local de celui de transit, relève elle aussi en soi du bon sens. Il y a beaucoup trop d'accidents sur ce tronçon et trop de blocages dans l'évolution du trafic.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Gaat men over tot onteigeningen voor de tunnels?*

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Het heeft geen zin om nu al zo emotioneel te reageren. Eerst moeten we de plannen rustig bestuderen.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Reageren de mobiliteitsdeskundigen misschien emotioneel?*

De voorzitter.- *Mevrouw Lemesre heeft het woord.*

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *De ene deskundige zegt niet hetzelfde als de andere. Door het aantal rijstroken op de autosnelweg naar Luik te reduceren en niet in te grijpen op het Meiserplein, moedigt het gewest de Vlaamse overheid juist aan om de Ring te verbreden.*

Groot-Bijgaarden en Woluwe met elkaar verbinden door een tunnel, is geen slecht idee. Wellicht zal men dit niet haalbaar achten en op de lange baan schuiven.

Volgens een artikel in Le Soir van 19 maart 2010 zegt het Vlaams Gewest dat het deel van de Ring dat het wil optimaliseren, grotendeels op Vlaams grondgebied ligt. Men weze verzwijgd! Men kan het Vlaams Gewest in elk geval niet verwijten dat het de ogen sluit voor het probleem.

De verbreding van de Ring is dus de enige mogelijke oplossing op korte termijn. Een betere scheiding tussen doorgaand verkeer en lokaal verkeer zal de Brusselaars ten goede komen en zal het aantal ongevallen doen dalen.

Op lange termijn zou een nieuwe autosnelweg Nijvel-Waver-Leuven soelaas kunnen bieden, vooral voor het drukke verkeer vanuit het zuiden richting Antwerpen. Het idee van een derde ring ligt bovendien in de lijn van het Vlaamse voorstel over een verbinding tussen Leuven, Mechelen en Aalst.

Je ne partage donc pas l'argument qu'une telle adaptation de l'infrastructure amènerait plus de véhicules à Bruxelles ; elle serait plutôt de nature à en diminuer le nombre.

Mme Olivia P'tito.- Et pour faire les grands tunnels, on exproprie en masse ?

Mme Marion Lemesre.- La question n'est pas celles des expropriations. Il s'agit d'abord de regarder exactement les plans et non de hurler directement avec les loups, d'entrer dans des schémas irrationnels et émotionnels...

Mme Céline Delforge.- Donc, Mme Lemesre, les experts en mobilité sont irrationnels et sont des loups ?

M. le président.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre.- Vous savez bien qu'on peut faire dire une chose à un expert, et le contraire à un autre. Il est évident que l'idée défendue - réduire le nombre de bandes de circulation à la sortie de l'autoroute de Liège - et les errances des membres de l'Olivier sur la solution à adopter pour améliorer le trafic à la place Meiser sont aussi une façon d'encourager ce que vous dénoncez ici, c'est-à-dire l'aménagement du Ring par les autorités régionales flamandes.

Par ailleurs, l'idée d'assurer, sur quinze kilomètres, la jointure de l'E40 entre Grand-Bigard et Woluwe en souterrain n'est pas dénuée d'intérêt. Mais elle doit sans doute être classée au rang des projets pharaoniques, dont la concrétisation ne peut pas être envisagée à court ou à moyen terme.

La Région flamande n'hésite pas à rappeler, comme on le lisait dans "Le Soir" du 19 mars 2010, que l'essentiel du tracé qu'elle veut optimiser se trouve en Région flamande, soit : "À bon entendeur, salut !". Mais du moins la Flandre est-elle claire sur le sujet et veut-elle prendre en compte l'urgence.

L'élargissement du Ring est donc la solution qui reste applicable à court terme, et on ne peut en tout cas contester le bien-fondé de la question de l'urgence. Cette solution contribue à une meilleure répartition entre trafic local et trafic de transit. Là aussi, les Bruxellois sont concernés. Ceci serait également de nature à diminuer le nombre

Brussel dient zich volop in het debat te mengen en eigen standpunten in te nemen. Momenteel ontbreekt het in het Brussels Gewest jammer genoeg aan de nodige drijfkracht.

Het gewest slaagt er niet in om enige coherentie te leggen in de prioriteiten.

U gomt de initiatieven van uw turbulente voorganger weg, maar stelt zelf geen enkele prioriteit. Zeggen dat het autoverkeer met 20% moet dalen, klinkt eerder als een bezweringsformule dan als een weldoordachte prioriteit.

In de eerste plaats moet er een bevredigend openbaarvervoersnet komen, waarbij het GEN en het MIVB-net tot buiten de gewestgrenzen reiken. De automobilisten moeten een volwaardig alternatief aangeboden krijgen.

Een tunnel onder het Meiserplein zou geen auto's aanzuigen, maar zou meer ruimte bieden aan voetgangers en fietsers. Door die tunnel niet aan te leggen, zal de Vlaamse regering meer dan ooit geneigd zijn om de Ring te verbreden en zullen de bedrijven zich meer dan ooit in de Vlaamse Rand vestigen, in plaats van in het Brussels Gewest.

Vergeeten we de nakende bevolkingsexplosie niet, die het autoverkeer nog verder zal doen stijgen. Het aantal auto's gaat nu al in stijgende lijn: tijdens de eerste negen maanden van 2010 lag de toename van het aantal auto's 15,8% hoger dan in 2009 in dezelfde periode. Het is zinloos en zelfs gevaarlijk het autoverkeer tegen 2018 met 20% te willen reduceren als men er niet in slaagt om het GEN tegen 2018-2020 in werking te stellen.

Waarom geen snelle tramlijnen inzetten naar Zaventem, Meise, en andere gemeenten die niet door het GEN worden bediend? Waarom geen parkings aanleggen aan de toekomstige GEN-stations?

Ook zal het autoverkeer minder vervuilend worden, aangezien meer en meer traditionele wagens vervangen worden door elektrische wagens.

Het is jammer dat de MIVB slechts tot middernacht rijdt, maar dat is een andere discussie.

Het vrachtvervoer in het gewest stijgt door de files

d'accidents sur cette portion de route.

À plus long terme, la création d'une autoroute Nivelles-Wavre-Louvain/Leuven pourrait aussi être susceptible de décharger le Ring de Bruxelles. Combien de véhicules n'arrivent-ils pas du sud de la Belgique, en ce compris le Grand-Duché de Luxembourg, pour filer droit sur Anvers ?

Cette idée d'un troisième périphérique pourrait bien faire son chemin, car elle est relayée par la Région flamande, qui propose d'établir ainsi une liaison Louvain-Malines-Alost. Cette proposition d'une autoroute Nivelles-Wavre-Louvain n'est donc pas superflue, vu qu'elle se combinerait parfaitement avec ce que la Flandre propose.

C'est dans ce type de discussions que Bruxelles doit s'insérer pour être véritablement une capitale et jouer son rôle de trait d'union. On doit pouvoir sortir du discours habituel, se positionner clairement, changer, bouger, avoir des idées originales.

Je suis déçue de devoir constater que, dans des domaines aussi vitaux que le développement économique de notre Région, tout ceci ne se fasse pas en étroite relation avec les deux autres Régions. Il y a toujours à Bruxelles cette absence de punch, de force motrice.

Ce que l'on peut déplorer le plus, c'est surtout l'absence de cohérence du côté de la Région. On observe un manque total de cohérence dans les priorités des actions envisagées : vue partielle limitée à la sortie de l'autoroute E40 sur le boulevard Reyers, pas d'aménagement prévu d'un tunnel à la place Meiser.

À part évacuer tout ce qu'a fait - et surtout annoncé - votre turbulent prédécesseur, le gouvernement bruxellois ne fixe aucune priorité. La décision prise par le gouvernement dans le Plan Iris 2, qui vise à diminuer la pression automobile de 20%, relève de l'incantation tant que le gouvernement omet de placer les priorités là où il convient de les mettre.

Il faut d'abord, avant toute chose, offrir un réseau de transports publics satisfaisant, c'est-à-dire un RER et des lignes STIB se prolongeant au-delà des frontières régionales, fournissant aux automobilistes l'opportunité de disposer réellement

op de Ring. Maar de vrachtwagens veroorzaken op hun beurt verkeersoverlast. Wat wil de regering daaraan doen?

d'un mode alternatif de déplacement.

La création d'un tunnel à la place Meiser, allant éventuellement au-delà du boulevard Léopold III, ne sera pas un aspirateur à voitures comme on le dit, mais une occasion de redonner de l'espace en surface aux piétons et aux cyclistes.

Le fait de créer un étranglement à l'entrée de Bruxelles ne fera que justifier la décision du gouvernement flamand d'élargir le Ring, et elle incitera encore davantage les entreprises à quitter notre Région pour s'installer en périphérie flamande.

Et tout ceci sans compter l'augmentation de la population bruxelloise de 170.000 unités d'ici 2020, ce qui entraînera inévitablement une augmentation du nombre de voitures privées.

Suivant la Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle (FEBIAC), 36.945 immatriculations de voitures neuves ont été enregistrées en septembre 2010, soit une augmentation de 3,5% par rapport au mois de septembre 2009. Ces chiffres ne peuvent être négligés. Sur les neuf premiers mois de 2010, les immatriculations de voitures neuves ont atteint le nombre de 433.997 véhicules, soit une augmentation de 15,8% par rapport à la même période en 2009. Par extrapolation, on peut s'attendre pour les années 2010 à 535.000 nouvelles immatriculations, soit plus ou moins le même chiffre qu'en 2008, qui était une année record.

Annoncer des limitations de la pression automobile de l'ordre de 20% à l'horizon 2018 relève d'un aveuglement dangereux pour l'avenir de notre Région, aussi longtemps que le RER ne sera pas opérationnel, soit en 2018-2020.

Pourquoi ne pas alors concrétiser des projets d'extension de ligne de trams rapides allant jusqu'à Zaventem, Meise, Londerzeel, Jezus-Eik, Lot, etc., localités qui ne sont pas desservies par le RER ? Pourquoi ne pas développer des projets de parkings à proximité des futures stations RER ? Comment, dans ces conditions, inciter les navetteurs à renoncer à leur automobile ?

Il faut, de surcroît, tenir compte du fait que les voitures seront de moins en moins polluantes et s'attendre à un remplacement progressif des

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Het is goed dat noch het Brussels, noch het Vlaams Gewest dit dossier vanuit communautair perspectief benadert.*

Mevrouw Lemesre vult het begrip "vooruitgang" anders in dan ik. Ze gaat ervan uit dat vooruitgang sowieso samengaat met een toename van het aantal auto's, terwijl alle deskundigen het erover eens zijn dat de steden zullen stikken door de druk van het autoverkeer. Ze legt dus een evidente vaststelling naast zich neer. Zelfs de Franse burgemeester Alain Juppé, nochtans een rechts politicus, pleit voor meer openbaar vervoer om de stad te ontlasten.

Mevrouw Lemesre zegt dat de vervuiling niet zal toenemen, omdat er meer schone auto's zullen rijden. Dat is een voorbijgestreefd, reactionair standpunt, aangezien het geen rekening houdt met de druk op de beschikbare ruimte.

Het is intellectueel gezien niet correct dat mevrouw Lemesre ons ervan beschuldigt emotioneel te reageren. We staven onze standpunten met rationele argumenten van verenigingen en van de academische wereld.

In vele Europese landen gelooft men in een mobiliteit met alternatieven voor de auto. Parijs telt dubbel zoveel inwoners als het Brussels Gewest en heeft een kleinere oppervlakte. De auto wordt er uit de stad geweerd. Het resultaat is dat er 2,5 keer minder auto's rijden dan in het Brussels Gewest.

véhicules traditionnels par des véhicules électriques.

Autre point en défaveur des transports publics à Bruxelles, le fait que les trams, bus et métros cessent de rouler au-delà de minuit. C'est un autre débat, certes, mais il vient se greffer sur le sujet.

Enfin, Mme P'tito a parlé du trafic de camions à l'intérieur de Bruxelles. On plaide ici tout et son contraire. Car force est de constater que les camions transitent par Bruxelles parce que le Ring est bloqué. Ces traversées sont source de nombreuses difficultés et d'embarras de circulation. Que faites-vous face à cette problématique ? Quelles initiatives ont-elles été mises à l'ordre du jour du gouvernement en ces matières ?

M. le président.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Ce dossier peut être abordé sous différents angles, dont l'angle communautaire. Toutefois, en Flandre comme à Bruxelles, on a eu la décence et la courtoisie de ne pas l'aborder sous cette perspective. Je m'en réjouis, car cela ne ferait que complexifier le problème davantage. D'un côté comme de l'autre du Ring, si le monde associatif, les habitants, les hommes politiques se prononcent différemment, ils ne font pas état de ce clivage.

Un autre angle est celui de la mobilité. Mme Lemesre nous démontre ici que nous n'avons pas la même lecture du progrès. Faire croire aujourd'hui que le progrès passe par plus de voitures, alors que tous les experts s'accordent à dire que les villes vont mourir sous le poids de l'automobile, c'est faire fi d'un constat qui s'impose à tous, sans pour autant être idéologue ou rêveur. Même des maires français, comme Alain Juppé, pourtant bien à droite, préconisent le tram, les transports publics, pour vider la ville des voitures.

Prétendre que la voiture est la voie du progrès, sous prétexte qu'elle polluera moins demain ou qu'elle fera place à des voitures électriques, c'est une conception de l'espace, indépendamment de la pollution, qui me semble complètement surannée et réactionnaire.

Être qualifiés de doux rêveurs, voire d'émotionnels ou d'irrationnels parce qu'on croit au progrès est une insulte à l'intelligence et à l'argumentation. S'il est en outre sous-entendu que l'unique vérité est

De toename van het aantal auto's wordt als een noodwendigheid gepresenteerd. Nieuwe wegen, een bredere Ring, tunnels en bruggen zouden daarom noodzakelijk zijn. Maar die noodwendigheid bestaat niet. Een politicus moet durven stellen dat het aantal auto's naar omlaag kan.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Onlangs hield het Vlaams Parlement een hoorzitting over de mobiliteitsstudie die Vlaanderen bestelde en die in september 2010 openbaar gemaakt werd. De Vlaamse media concludeerden vrij algemeen uit de studie dat een verbreding van de Ring de minst slechte oplossing zou zijn voor het mobiliteitsprobleem rond Brussel. In tegenstelling tot bepaalde sprekers hier, heb ik de studie ook doorgenomen en vastgesteld dat deze conclusie nogal kort door de bocht gaat. Er is bijna sprake van manipulatie in de communicatie hierover.

De studie zegt namelijk duidelijk dat een verbreding zal zorgen voor een aanzienlijke toename van het verkeer en een lichte afname van het gebruik van het openbaar vervoer. Dat is net het tegengestelde van wat het uiteindelijke doel zou moeten zijn. Bovendien heeft de studie ook geen rekening gehouden met milieueffecten, zoals de luchtkwaliteit of de biodiversiteit.

Rekeningrijden blijkt volgens de studie het meest performante scenario, met het grootste effect voor de laagste kostprijs. Bij scenario 11 zou het autoverkeer zowel in Vlaanderen als in Brussel

celle détenue par la FEBIAC, on risque de s'y perdre. Il importe de réajuster notre lecture sur la base d'arguments rationnels, pensés et portés par les milieux associatifs et académiques.

De manière transversale, nous pouvons constater qu'en Belgique, en France, aux États-Unis, en Allemagne en Grande-Bretagne, une pensée argumentée confirme qu'il existe un mode de mobilité autre que la voiture. Paris compte deux fois plus d'habitants que Bruxelles. Avec ses 20 arrondissements, sa superficie est inférieure à celle de Bruxelles. Paris fait la chasse à la voiture et on y dénombre 2,5 fois moins de voitures qu'à Bruxelles.

La multiplication du nombre d'immatriculations est une fatalité qui nous est imposée. S'ensuit cette tendance qui consiste à élargir des routes, à élargir le Ring, à construire des tunnels, des ponts. Il n'y a pas de fatalité. En qualité de responsable politique, il importe de déclarer que, demain, il y aura moins de voitures, n'en déplaise à la FEBIAC, sinon, la voiture va nous faire "crever".

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les médias flamands concluent de l'étude sur la mobilité commandée par la Flandre qui a été rendue publique en septembre 2010 que l'élargissement du Ring serait la moins mauvaise solution.*

Pourtant, à la lecture de cette étude, il appert clairement qu'un élargissement du Ring causera une augmentation considérable du trafic et une légère diminution de l'utilisation des transports en commun. En outre, elle ne tient pas compte des incidences sur l'environnement.

Selon l'étude, c'est plutôt le scénario de la tarification à l'usage qui s'avère être le plus performant en termes de coûts/bénéfices en ceci que, sans aucune nouvelle infrastructure, il permettrait notamment au trafic automobile de diminuer considérablement aussi bien en Flandre qu'à Bruxelles. Il se situe donc dans le droit fil des objectifs inscrits par le gouvernement bruxellois dans le plan Iris 2, à savoir une diminution du trafic automobile de 20% d'ici 2020. C'est également le scénario le plus respectueux de la santé et de l'environnement.

sterk dalen, in het Brussels Gewest zelfs met 23%.

Er is geen nieuwe infrastructuur voor nodig, die op termijn alleen extra verkeer aanzuigt, en het is ook het gezondste en meest milieuvriendelijke scenario. Dit scenario ligt ook volledig in de lijn van de mobiliteitsdoelstelling van de Brusselse regering, vertolkt in het Iris 2-plan, namelijk een daling van het autoverkeer met 20% tegen 2020.

De cijfers spreken voor zich: de verbreding van de Ring is een slechte oplossing. De betonlogica die hierachter zit dateert uit de 20e eeuw en ondertussen zijn we in de 21e eeuw beland.

Met de studie werden een aantal kansen gemist. De scenario's werden apart bestudeerd, maar een mogelijkheid waarmee de studie geen rekening hield, is de combinatie van rekeningrijden, openbaar vervoer en fiets, zonder een verbreding van de Ring. Alleen combinaties van de verbreding met andere opties werden bekeken.

Het nulscenario dat wordt aangehaald, is eigenlijk geen echt nulscenario. Men gaat er immers van uit dat er zich belangrijke economische activiteiten zullen ontwikkelen in de omgeving van de Ring, waardoor het autoverkeer aanzienlijk zou toenemen. Vlaanderen hanteert dus een economische logica. Het Vlaams Gewest wil namelijk het logistieke centrum van Europa worden.

Ook de bouw van grote winkelcentra als Uplace, KMO-zones enzovoort sluit aan bij die logica. Men gaat ervan uit dat de economische activiteit en het autoverkeer zal toenemen. Volgens Groen! is dat geen nulmeting. Voor een nulmeting mag men er immers niet van uitgaan dat de voornoemde zaken zich zullen voordoen.

Ik heb ook de beleidsbrief van Vlaams minister Crevits gelezen. Daarin staat onder meer dat het Vlaams Gewest er al van uitgaat dat de Ring wordt verbreed. We mogen die logica niet volgen. Groen! pleit ervoor om alle oplossingen te onderzoeken en aanvaardt niet dat de verbreding van de Ring een voldongen feit is.

Uit de studie blijkt dat het aantal bedrijfswagens hallucinant hoog is in Brussel. Het loopt op tot 33% van de wagens in het Brussels Gewest. Naar verwachting zal dat percentage nog stijgen tot 40%.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : l'élargissement du Ring est une mauvaise solution et correspond à une logique dépassée.

Par ailleurs, bien qu'elle ait étudié séparément les différents scénarios, l'étude a seulement examiné les combinaisons de l'élargissement avec d'autres options et n'a pas tenu compte de la combinaison de la tarification à l'usage, des transports en commun et du vélo sans élargissement du Ring.

Le scénario retenu n'est pas aussi minimaliste que le prétend la Région flamande. Il s'inspire d'une logique purement économique et suppose un accroissement de l'activité économique autour du Ring, qui aura une incidence inévitable sur l'ampleur du trafic. Cette option est confirmée dans la note de politique générale de la ministre Crevits.

Bruxelles Environnement a-t-il participé à l'étude de mobilité ? Sinon, qui en a décidé autrement ?

Quelle sera la position du gouvernement bruxellois sur l'étude en question ? Quand celui-ci transmettra-t-il son avis à la Région flamande ? Qui est impliqué dans l'élaboration de cet avis ? Bruxelles Environnement et les nombreuses associations de mobilité bruxelloises et flamandes seront-ils consultés ?

Savez-vous ce que le gouvernement flamand décidera concrètement sur la base de l'étude de mobilité ? Quel est l'échéancier prévu ?

Groen! refuse de considérer l'élargissement du Ring comme un fait accompli et demande que d'autres scénarios soient envisagés, ce qui implique évidemment que toutes les instances concernées, y compris associatives, soient consultées. Nous proposons une solution alternative, qui combine la tarification à l'usage, le développement des transports en commun et une meilleure liaison cyclable. Nous n'excluons pas non plus la possibilité d'une réduction fiscale urbaine pour ceux qui accepteraient de renoncer à leur voiture de société, vu l'impact considérable de ce type de véhicules dans notre Région.

Was Leefmilieu Brussel betrokken bij de studie? We merken dat er niets wordt bestudeerd inzake luchtkwaliteit en andere milieuzaken. Als het antwoord nee is, vraag ik me af waarom de instantie niet van meet af aan bij de zaak is betrokken. Wie heeft dat concreet beslist?

Hoe zal het advies van de Brusselse regering luiden over de voornoemde studie? Wanneer wordt een advies overgemaakt aan het Vlaams Gewest? Wie wordt erbij betrokken? Zal Leefmilieu Brussel worden geraadpleegd? Worden ook de vele Brusselse en Vlaamse mobiliteitsverenigingen bij de zaak betrokken? We moeten niet alleen naar FEBIAC luisteren, maar ook andere standpunten in overweging nemen.

Weet u wat het Vlaams Gewest concreet zal beslissen op basis van de mobiliteitsstudie? Wat is de planning? Hoe snel wil Vlaanderen gaan? Er worden slechts drie mogelijkheden overwogen.

Groen! vindt dat een andere oplossing ontbreekt. Wij willen geen verbreding van de Ring, maar een combinatie van rekeningrijden, meer openbaar vervoer en betere fietsverbinding. Eventueel kunnen er verschillende tarieven voor rekeningrijden worden gehanteerd. Het lijkt nu alsof de beslissing al is genomen en dat men ons binnen enkele maanden zal voorhouden dat de verbreding van de Ring de enige goede oplossing is.

Als men het debat wil opentrekken en alle instanties erbij wil betrekken, moet men ook andere scenario's durven bestuderen.

Zult u ook vragen om rekening te houden met de impact van bedrijfswagens? Dat is volgens mij een van de knelpunten in Brussel. In vergelijking met Vlaanderen of Wallonië rijden er ontzettend veel bedrijfswagens rond in Brussel. Ik verwijs ook naar de mogelijkheid om een stadskorting aan te bieden aan mensen die bereid zijn om hun bedrijfswagen aan de kant te laten staan.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Uiteraard zal de uitbreiding van de Ring een enorme impact hebben op Brussel en moet het Brussels Gewest eerst diepgaand overleg plegen met Vlaanderen, net

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *L'élargissement du Ring dépend d'une approche globale de la mobilité dans la zone économique bruxelloise. Compte tenu de la convergence de*

zoals over het richtplan Reyers. De verbreding hangt samen met een globale aanpak van de mobiliteit in de hele Brusselse economische zone. Aangezien Vlaanderen en Brussel gelijklopende belangen hebben, moet een concreet plan met gezamenlijke, scherpe doelstellingen mogelijk zijn.

In elk geval moeten de gewesten op een meer gestructureerde manier samenwerken dan vandaag het geval is. Mobiliteit is het domein bij uitstek om als testcase te dienen voor deze samenwerking. De wettelijke instrumenten hiervoor bestaan al en we moeten ze dus ten volle benutten. Als blijkt dat ze niet werken, moeten we op zoek gaan naar nieuwe mogelijkheden om structureel samen te werken, bijvoorbeeld via een masterplan voor de regio Brussel-Brabant, die per slot van rekening de belangrijkste economische zone van dit land vormt.

De Open VLD heeft zich in het Vlaams Parlement uitgesproken voor een slimme verbreding van de Ring. De nodige knopen moeten zo snel mogelijk doorgehakt worden, omdat de nood steeds dringender wordt. De overbelasting van de Ring tijdens de spitsuren leidt ook al tot een overbelasting van de secundaire wegen in Brussel. Aanpassingen aan het traject, zoals bijvoorbeeld in Jette, kunnen het mobiliteitsprobleem rond Brussel misschien gedeeltelijk oplossen.

Een recente mobiliteitsstudie van het Vlaams verkeersbureau wees uit dat het scheiden van het doorgaande en het lokale verkeer de beste oplossing is voor de problemen op de Ring. Uit diezelfde studie blijkt dat een loutere uitbreiding van het aantal rijstroken en zelfs betere openbare vervoersverbindingen tussen Vlaams-Brabant en Brussel niet zullen volstaan om de mobiliteitsstromen op te vangen. Rekeningrijden zou wel soelaas brengen en de Open VLD steunt die optie dan ook, onder bepaalde voorwaarden.

De Open VLD pleit voor een globaal masterplan voor de zone Brussel-Brabant, waarin naast de uitbreiding van de Ring geïnvesteerd wordt in meer metro's, een netwerk van overstapparkings die achter de Ring liggen en sneltramverbindingen om de zones rond Zaventem-Diegem-Machelen beter te ontsluiten en hen met de Rand te verbinden zonder via Brussel te passeren.

Voor het overige sluit ik mij aan bij de vele vragen van mijn collega's.

leurs intérêts économiques, Bruxelles et la Flandre devraient être en mesure de mener une concertation approfondie à ce sujet, en envisageant si nécessaire de nouvelles possibilités de collaboration structurelle, telles qu'un masterplan pour la Région de Bruxelles-Brabant, zone économique la plus importante du pays.

L'Open VLD défend l'option d'un élargissement intelligent du Ring, ce qui implique la séparation du trafic local et du trafic de transit et l'adoption d'une tarification à l'usage.

Nous défendons l'option d'un masterplan global pour la zone Bruxelles-Brabant. Celui-ci suppose que des investissements soient réalisés dans le développement du métro, un réseau de parkings de dissuasion à l'arrière du Ring et des liaisons rapides de trams entre les zones proches de Zaventem, Diegem et Machelen et la périphérie.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- We hebben al heel wat emotioneel getinte tussenkomsten gehoord. Niemand kan ontkennen dat we het probleem van de Brusselse Ring moeten aanpakken. De Ring grenst immers overal wel zo'n beetje aan het Brussels Gewest. De dagelijkse files veroorzaken ook heel wat fijn stof, en ook de Brusselaars zijn daarvan het slachtoffer. Files op de Ring veroorzaken ook heel wat economische schade.

Mevrouw Grouwels, het belangrijkste is dat u goed overlegt met uw Vlaamse collega's. Er mogen geen taboes bestaan voor de beide gemeenschappen. Vlaanderen wil een duurzamer mobiliteitsbeleid. Dat zou voor beide gewesten een win-winsituatie moeten betekenen.

Men heeft in Vlaanderen het klaverblad van Lummen aangepakt. Het neemt nu wat meer plaats in en er ligt nu meer beton, maar er is nu een vlottere doorstroming van het verkeer en meer veiligheid.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik ben blij dat zowel de staatssecretaris voor Mobiliteit als de minister van Openbare Werken aanwezig zijn, zodat we een gezamenlijk antwoord krijgen. Ik hoop dat ze het standpunt van de regering vertolken en niet enkel hun eigen mening.

Volgens mij mag men het stedenbouwkundige element niet vergeten in deze discussie. Mobiliteit heeft te maken met de verplaatsing van mensen tussen bepaalde kernen. Als er nieuwe kernen worden gecreëerd die niet bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of alternatieve vervoersmiddelen, neemt de hoeveelheid verkeer toe.

In de eerste plaats moeten we nadenken over wat we met de openbare ruimte doen, hoe we die inrichten, waar we winkelcentra bouwen en industriegebieden plannen en hoe we die bereikbaar maken. Ik denk bijvoorbeeld aan Uplace in Machelen, maar ook aan NEO op de Heizel. Het zijn zeer belangrijke dossiers die een erg grote impact hebben op mobiliteit. Het is beter om mobiliteitsproblemen te vermijden dan ze te

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Personne ne niera l'intérêt de s'attaquer au problème du Ring bruxellois, compte tenu des files interminables que celui-ci occasionne et des émissions de particules fines qu'il génère, au détriment des Bruxellois.*

Il importe avant tout que vous meniez à bien la concertation avec vos collègues flamands, Mme Grouwels. Pour cela, il faut que les deux Régions fassent table rase des tabous et prennent conscience de ce qu'elles ont toutes deux quelque chose à y gagner.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *On ne peut négliger l'aspect urbanistique dans cette discussion. Si l'on crée de nouveaux noyaux qui ne sont pas accessibles en transport en commun ou au moyen de modes de transport alternatifs, le trafic ne fera qu'augmenter.*

Nous devons commencer par réfléchir à la manière dont nous voulons aménager l'espace public, avec notamment l'implantation des centres commerciaux Uplace à Machelen et NEO au Heizel. Or, ces projets n'ont pas été pris en considération dans l'étude susmentionnée. Il faut procéder à de nouveaux calculs, en tenant compte de ces projets.

Je suis également partisan d'un large éventail de solutions. Toutes les possibilités doivent être examinées, y compris l'élargissement du Ring, auquel je ne suis pourtant pas favorable. Il faut aussi tenir compte d'alternatives comme une combinaison de pistes cyclables, de transport en commun et de tarification à l'usage.

Il convient également d'étudier les conséquences

moeten oplossen.

In de voornoemde studie wordt nog geen rekening gehouden met projecten als NEO en Uplace. Die zaken zijn nochtans belangrijk voor het standpunt ten aanzien van het Vlaams Gewest. De cijfers moeten opnieuw worden berekend, rekening houdende met de nieuwe projecten.

Ik ben ook voorstander van een brede waaier van oplossingen. Volgens mij is er geen mirakeloplossing. Alle mogelijkheden moeten worden onderzocht, met inbegrip van de verbreding van de Ring. Ik ben geen voorstander van een verbreding, maar men mag het voorstel wel onderzoeken. Er moet echter ook rekening worden gehouden met alternatieven als een combinatie van fietspaden, openbaar vervoer, rekeningrijden.

Men moet ook de gevolgen van een verbreding van de Ring op de gezondheid onderzoeken. Het is belangrijk dat er onderzoek wordt uitgevoerd over fijn stof, geluidsoverlast en dergelijke meer. De Brusselse regering moet snel een kordaat en duidelijk standpunt bepalen en het overmaken aan de Vlaamse regering.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Als er een problematiek is waarover de gewesten, de federale overheid en de andere gezagsniveaus het eens kunnen worden, is het wel mobiliteit. Iedereen in Europa zoekt naar mobiliteitsoplossingen, met name in de steden en de regio's rond de grootsteden.*

Het Vlaams en het Brussels Gewest willen het verkeer terug vlot trekken in het kader van een collectieve mobiliteit en een stedenbouw die het leefkader en de gezondheid van de omwonenden respecteren.

Ik ben het met de heer Doyen eens dat dit geen communautair probleem is. Wij vinden dezelfde bekommernis terug in Brussel, Vlaanderen en Wallonië: er moet een oplossing komen voor de mobiliteitsproblemen.

(verder in het Nederlands)

Ik ben het eens met mevrouw Dejonghe wanneer ze

d'un élargissement du Ring sur la santé. Le gouvernement bruxellois doit adopter rapidement une position ferme et claire et la communiquer au gouvernement flamand.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ceci est l'occasion pour mon collègue M. De Lille et moi-même de vous tenir au courant de l'état des discussions concernant le Ring.

Je suis tout à fait d'accord avec ceux qui disent que, s'il est un terrain où l'on pourrait s'entendre entre Régions, fédéral et autres niveaux, c'est bien celui de la mobilité. J'ai récemment eu l'occasion de faire partie du Conseil des ministres européens des Transports dans le cadre de la présidence belge. Tous cherchent pour l'instant des solutions aux difficultés de mobilité, notamment dans les villes et dans les régions autour des grandes villes.

Le souci aussi bien de la Région flamande que de la Région bruxelloise est de faire de nouveau bouger tout le monde, d'une manière réfléchie, dans le cadre d'une mobilité collective et d'un urbanisme visant l'agréable, dans le respect de la santé des personnes.

Je suis dès lors d'accord avec ce qu'a dit M. Doyen :

zegt dat we binnen een ruimer gebied naar oplossingen moeten zoeken voor de mobiliteitsproblemen. Daarvoor is er voldoende overleg nodig, zoals mevrouw Depauw dat terecht aanstipte. Ik zal proberen te schetsen hoe ver we staan in de discussie over de verbreding van de Ring.

(verder in het Frans)

Dit debat is niet nieuw. Het Brussels Gewest werd hier al tijdens de vorige legislatuur mee geconfronteerd, toen het oplossingen zocht voor de problemen op de Ring.

Momenteel wordt het planmilieueffectrapport (plan-MER) opgesteld betreffende de aanpassing van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de uitbreiding van de Ring RO tussen de E19 en de E40 Leuven/Luik. Dat stuk van de Ring ligt volledig op Vlaams grondgebied.

In het kader van dat plan-MER werd er nauw overleg gepleegd met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bij het opstellen van de richtlijnen heeft het Vlaams Gewest een inspanning geleverd om rekening te houden met het advies van de Brusselse regering en de andere instanties.

Op 23 oktober 2008 bracht het Brussels Gewest zijn advies uit over het voorbereidend rapport.

Op 31 maart 2009 organiseerde het Vlaams Gewest een overlegvergadering waarop het BROH, Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel werden uitgenodigd. Tijdens die vergadering kondigde het Vlaams Gewest aan dat het eerst een mobiliteitsstudie zou uitvoeren om een aantal niet-relevante scenario's te kunnen schrappen en dat de eigenlijke effectenstudie pas in een latere fase zou worden uitgevoerd.

Tijdens de vorige legislatuur hebben de betrokken Brusselse en Vlaamse ministers en hun administraties samen vergaderd in een interregionale werkgroep. Ik vind het belangrijk dat die werkgroep opnieuw samenkomt, om de verschillende uitdagingen en gevolgen van een eventuele uitbreiding van de Ring voor beide gewesten beter te kunnen opvolgen.

De voorbije twee jaar hebben er ook technische vergaderingen plaatsgevonden tussen de directie

ce n'est pas un problème communautaire. On trouve du côté bruxellois le même souci qu'en Flandre ou en Wallonie, bien que la situation soit différente dans les trois Régions: il faut résoudre les problèmes de mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

J'estime comme Mme Dejonghe que nous devons chercher des solutions aux problèmes de mobilité sur un territoire plus vaste et qu'il faut donc, comme l'a souligné Mme Depauw, une concertation suffisante.

(poursuivant en français)

Je reviens un peu en arrière, car cette discussion a déjà commencé depuis longtemps. La Région bruxelloise y a déjà été confrontée au cours de la législature précédente, en cherchant une solution aux problèmes du Ring.

Le plan du rapport d'incidences environnementales (plan MER) relatif à l'adaptation du plan d'exécution spatial régional pour l'élargissement du Ring entre les autoroutes E19 et E40 Louvain-Liège, est actuellement en cours d'élaboration. Pour certains, cette appellation présuppose un choix d'options. J'y reviendrai.

Entre entre l'E19 et l'E40 Louvain-Liège, le Ring est situé complètement en territoire flamand. Dans le cadre de cette étude, il y a eu une concertation étroite avec la Région de Bruxelles-Capitale. Lors de l'élaboration des directives, il a été tenu compte des avis du gouvernement bruxellois et des diverses instances.

Le 23 octobre 2008, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a donné son avis sur le rapport préliminaire. Le 13 novembre 2008, le service MER a organisé une réunion générale afin de traiter les réactions et les avis reçus. Le 31 mars 2009, le service MER a organisé une concertation sur l'approche de l'étude de mobilité et du MER. Les administrations bruxelloises Aménagement du territoire et du logement (AATL), Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité étaient invitées à cette réunion.

Au cours de cette réunion, la Région flamande a annoncé l'exécution d'une étude de mobilité préalable et a annoncé que l'étude d'incidences

Strategie van Mobiel Brussel en de Administratie Wegen en Verkeer. Die vergaderingen maakten het mogelijk om informatie uit te wisselen over de ontwikkelingsmodellen en de simulatiescenario's. Brussel heeft dus mee bepaald welke scenario's worden onderzocht.

De resultaten van de mobiliteitsstudie werden op 29 september 2010 aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meegegeed, samen met een voorstel voor de verdere aanpak van het plan-MER.

Op 7 oktober heeft de Brusselse regering de kabinetten en administraties van de minister-president, de minister van Leefmilieu, de minister van Openbare werken en Vervoer en de staatssecretaris van Mobiliteit belast met de follow-up van dit dossier en de voorbereiding van het officieel advies van de Brusselse regering.

Dat advies zal op 25 november aan de Vlaamse regering worden overgemaakt en op de overlegvergadering van 8 december worden verdedigd. Op basis van dat advies en het advies van alle andere betrokken partijen, zullen de richtlijnen van het plan-MER nog een laatste keer worden herzien. Pas daarna zal de eigenlijke MER-studie, het onderzoek naar de effecten van de verschillende scenario's op het vlak van mobiliteit en milieu, in detail worden onderzocht.

In het kader van het Iris 2-plan werd een variant overwogen, namelijk een afspiegeling van de huidige Ring met tweemaal vier rijstroken voor het viaduct van Vilvoorde en het stuk tussen het viaduct en de E40. Dat is het stuk met het grootste capaciteitsprobleem.

Tot nu toe hebben Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel geen bijkomende effectenstudies gerealiseerd. De werkgroep die het regeringsadvies voorbereidt zal eveneens de noodzaak van een bijkomende analyse onderzoeken.

Dit is de tweede maal dat de Brusselse regering de gelegenheid heeft om haar standpunt in verband met het Vlaamse project rond de omvorming van de Ring West kenbaar te maken. De eerste maal was in 2008, bij de bekendmaking van de MER-procedure.

De Brusselse regering blijft ervan overtuigd dat samenwerking de enige uitweg in dit dossier is. Wij

proprement dite ne sera réalisée que dans les phases ultérieures. La première phase, à savoir l'étude de mobilité préalable, a notamment pour but d'éliminer un certain nombre de scénarios irréalistes. Cette modification de l'approche a été fixée le 21 avril 2009 dans les directives du plan MER.

Au cours de la précédente législature, les ministres bruxellois et flamands concernés ainsi que leurs administrations respectives se sont réunis dans un groupe de travail interrégional. J'estime qu'il est important que ce groupe de travail se réunisse à nouveau afin de pouvoir mieux suivre les différents défis et conséquences d'un élargissement éventuel du Ring pour les deux Régions.

Lors des deux années précédentes, des réunions techniques concernant l'étude de mobilité préalable entre la direction stratégie de Bruxelles Mobilité et l'administration "Wegen en Verkeer" de la Région flamande ont également eu lieu. Ces réunions ont permis un échange d'informations sur le développement et le modèle à appliquer, l'analyse et les scénarios de simulation. Bruxelles a donc eu son mot à dire à propos des scénarios qu'on voulait simuler.

Les données des deux modèles ont fait l'objet d'un échange et d'une comparaison. Les résultats des simulations ont été présentés à la direction politique. L'étude de mobilité concernant le plan MER est à présent terminée. Elle a été transmise à la Région de Bruxelles-Capitale le 29 septembre 2010, accompagnée d'une proposition d'approche pour le suivi du plan MER. Conformément à la procédure convenue, l'avis du gouvernement bruxellois est sollicité.

Le 7 octobre 2010, la Région de Bruxelles-Capitale a confirmé que le ministre-président, le ministre de l'Environnement, le ministre des Transports et des Travaux publics et le secrétaire d'État à la Mobilité ont été désignés pour suivre le projet en vue de l'élargissement du Ring, qu'ils s'échangeront des informations et mettront régulièrement le gouvernement bruxellois au courant de l'état d'avancement, par le biais d'un groupe de travail composé des cabinets et des administrations compétentes et chargé de préparer l'avis du gouvernement.

L'objectif est d'avoir, pour le 25 novembre, un avis approuvé par le gouvernement bruxellois. Cet avis

hebben er van bij het begin op aangedrongen dat het project steeds in zijn geheel zou worden bekeken. Een eenzijdige beslissing van het Vlaams Gewest om een deel van de Ring te verbreden lijkt mij dan ook geen optie in dit dossier.

Mevrouw Lemesre stelt voor om de sluiting van de Ring Zuid te onderzoeken. Die mogelijkheid werd bestudeerd in het kader van het Iris 2-plan. Dat project zou de situatie nauwelijks verbeteren. Bovendien zou een tunnel veel geld kosten.

Er zijn heel wat scenario's onderzocht.

(Samenspraak)

Ik ben het met u eens dat wij het openbaarvervoersaanbod moeten versterken om de automobilisten een goed alternatief te kunnen aanbieden.

(verder in het Nederlands)

Ik wil graag reageren op de suggesties van mevrouw Maes en mevrouw Dejonghe. Uit de studies blijkt dat rekeningrijden een gedeeltelijke oplossing kan bieden; in het bijzonder in het GEN-gebied. Vandaar de idee om de mobiliteitsproblematiek van Brussel en Brabant samen te bekijken. Die idee is al eens aan de Vlaamse regering voorgelegd, maar men is er nog niet dieper op ingegaan. Het is in elk geval een interessant denkspoor.

Dankzij de opmerking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de eerste fase werd deze mogelijkheid ernstig bestudeerd. Het gewest heeft in haar eerste advies trouwens heel wat suggesties gedaan, waarmee het Vlaams Gewest rekening heeft gehouden. Stilaan gaan we over naar de volgende fase, waar gecombineerde scenario's zullen worden bestudeerd.

Iedereen is zich bewust van de problematiek van de bedrijfswagens, maar dat is een federale materie. Als Brusselse overheid zouden we niet liever hebben dan de bedrijven toe te laten het wonen in het gewest (en niet bedrijfswagens) fiscaal aftrekbaar te maken. Het is ongehoord dat mensen die in Brussel wonen en werken, een bedrijfswagen krijgen. Dit probleem moet echter aan de federale onderhandelingstafel worden aangekaart.

sera alors directement transmis au gouvernement flamand et défendu lors de la concertation prévue à cet effet le 8 décembre. Sur la base de cet avis et de l'avis de tous les autres acteurs concernés, les directives du plan MER pourront faire l'objet d'une révision. Ce n'est qu'ensuite que l'étude MER proprement dite, c'est-à-dire l'étude des effets des différents scénarios sur la mobilité et l'environnement, sera analysée en détail.

Une variante de l'élargissement du Ring a été envisagée dans le cadre d'Iris 2, notamment la géométrie du Ring actuel avec 2 fois 4 bandes de circulation pour le viaduc de Vilvorde et le tronçon entre l'E40 et le viaduc. Un manque de capacité, principalement sur ce tronçon, a en effet été constaté.

Jusqu'à présent, ni Bruxelles Mobilité, ni Bruxelles Environnement n'ont réalisé d'autres études sur les incidences possibles de l'élargissement. Le groupe de travail qui prépare l'avis du gouvernement examinera également la nécessité d'entreprendre une analyse complémentaire.

Aujourd'hui, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pour la deuxième fois l'opportunité de rendre public son point de vue sur le projet flamand de transformation du Ring Ouest, à l'occasion de la publication des résultats du rapport de l'étude de mobilité. Il s'était déjà exprimé une première fois en 2008, lors de la procédure MER.

Le gouvernement considère, et reste convaincu, que la seule et unique manière d'aborder ce dossier passe par la concertation, tant pour la Région flamande que pour la Région bruxelloise. Nous avons dès le départ insisté sur le fait que le projet devrait toujours être examiné dans son ensemble. Une décision unilatérale de la Région flamande quant à l'extension d'une partie du Ring ne constitue donc pas une alternative plausible.

Mme Lemesre suggère d'analyser le bouclage Ring sud. Ceci a été étudié dans le cadre d'Iris 2. On a constaté que ce projet n'améliorerait guère la situation; d'autre part, un tunnel coûterait énormément d'argent.

Pas mal de scénarios - plus qu'on ne le croit, peut-être - ont déjà été analysés.

De luchtkwaliteit zal in fase 3 aan bod komen. Vergeten we echter niet dat Leefmilieu Brussel van meet af aan betrokken was bij de gesprekken met de Vlaamse overheid over de verbreding van de Ring.

(Colloques)

Vous avez tout à fait raison : nous devons travailler sur l'offre de transports en commun. Il est nécessaire de pouvoir offrir une bonne alternative aux automobilistes.

(poursuivant en néerlandais)

D'après les études, la tarification à l'usage est une solution partielle, surtout dans les zones RER. D'où l'idée d'examiner conjointement la problématique de la mobilité à Bruxelles et dans le Brabant. Cette idée a déjà été soumise au gouvernement flamand, mais pas encore approfondie.

Dans son premier avis, la Région de Bruxelles-Capitale a fait de nombreuses suggestions, et la Région flamande en a tenu compte, notamment par rapport à la tarification à l'usage qu'elle a sérieusement étudiée.

Lors de la phase suivante, des scénarios combinés seront étudiés.

Chacun est conscient de la problématique des véhicules de société, mais c'est une matière fédérale. En tant que pouvoirs publics bruxellois, nous préférons que ce soit habiter à Bruxelles qui soit fiscalement attractif dans les entreprises, plutôt que la possession de voitures de société. Il est inouï que des personnes qui vivent et travaillent à Bruxelles aient une voiture de société ! Ce problème doit être mis sur la table des négociations fédérales.

La question de la qualité de l'air sera traitée en phase 3. N'oublions pas que Bruxelles Environnement a été impliqué dès le début dans les discussions avec les autorités flamandes sur l'élargissement du Ring.

Mevrouw Annemie Maes.- Wat bedoelt u juist met "van meet af aan"?

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *Qu'entendez-vous par "dès le début" ?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik bedoel daarmee de start van het MER en het eerste advies van het Brussels Gewest.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Le début du MER et le premier avis de la Région bruxelloise.*

Ook de gevolgen voor de volksgezondheid zullen tijdens fase 3 uitgebreid aan bod komen. U vraagt hoe snel Vlaanderen dit dossier ten uitvoer wil brengen. Welnu, ik denk dat Vlaanderen de ambitie

Les conséquences en termes de santé publique seront également traitées de manière approfondie au cours de la phase 3.

heeft om in de loop van 2011 uitsluitsel te krijgen over de grote strategische keuzes. Maar dat lijkt me niet erg realistisch, aangezien de studies nog maar net zijn afgerond.

Iedereen heeft er belang bij om vooruit te gaan. Zodra er duidelijkheid bestaat over dit dossier, zal elk gewest zijn eigen mobiliteitsbeleid beter richting kunnen geven.

Ik heb ook heel wat vragen van mevrouw Dejonghe en mevrouw De Pauw beantwoord. Mijnheer Van Damme, volgens mij hebben we altijd dezelfde boodschap uitgedragen. Het is goed dat ik en staatssecretaris De Lille hier vandaag samen zijn, zodat het iets aanschouwelijker wordt voor u. Deze vergadering is interessant, want er zijn een aantal zaken vermeld die een rol kunnen spelen wanneer we het regeringsstandpunt bepalen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Dit is een belangrijke kwestie en het is goed dat de regering tijd neemt voor een brede analyse en overleg.*

België heeft nu al het dichtste wegennet ter wereld. Het heeft dan ook geen zin dit nog uit te breiden, terwijl overal elders net het omgekeerde gebeurt.

De autoindustrie verwacht dat op termijn 17 à 18% van de wagens elektrisch zullen zijn, maar dat lost de files en de onveiligheid niet op.

U zegt wel dat het Vlaams Gewest rekening houdt met het milieu en met de overlast die de Ring veroorzaakt, maar desondanks is het Vlaamse standpunt verontrustend.

Wij hebben zelfs moeten vechten om ervoor te zorgen dat het Brussels Gewest en de Brusselaars gehoord zouden worden. Dat boezemt ons weinig vertrouwen in.

Bovendien stelt Vlaanderen het START-plan voor, waarmee het mikt op de ontwikkeling van de logistiek en het vrachtvervoer. De uitbreiding van de Ring zou zogenaamd goed zijn voor de automobilisten, terwijl de Ring nochtans binnen de kortste keren weer zou dichtslippen en voorts de financiële en ecologische kost groot zou zijn.

Je pense que la Flandre a l'ambition d'être fixée sur ses grands choix stratégiques dans le courant de 2011, mais cela ne me semble pas très réaliste dans la mesure où les études sont à peine achevées.

La résolution de ce dossier permettra à chaque Région de mieux diriger sa politique de mobilité.

M. Van Damme, notre message a toujours été le même, comme en témoigne la présence conjointe de M. De Lille et moi-même aujourd'hui.

Cette réunion est intéressante car de nombreux éléments susceptibles de jouer un rôle dans le point de vue que prendra le gouvernement ont été mentionnés.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Je me réjouis de ce que le gouvernement mène une analyse transversale et interdisciplinaire des avis à rendre et prévoit une collaboration entre les administrations et les ministres. En effet, ce sujet est d'importance pour le développement de notre Région.

Il est inquiétant de constater que certaines compagnies d'assurances vont jusqu'à faire de la publicité pour une assurance omnium, sous prétexte que la Belgique dispose du réseau routier le plus dense du monde ! On peut dès lors s'interroger sur le bien-fondé de l'élargissement de ce réseau routier. D'autant plus que cette mesure serait exactement l'inverse de ce qui se fait partout ailleurs.

L'industrie automobile ne compte elle-même que marginalement sur l'évolution du véhicule électrique, qui pourrait atteindre à terme une proportion de 17 à 18% du parc automobile. Ceci ne permettra pas de résoudre ni les problèmes de congestion ni les questions de sécurité routière.

La position de la Région flamande dans ce dossier est beaucoup plus inquiétante que celle de la Région bruxelloise, même si vous déclarez que la Région flamande veille vraiment aux questions environnementales et aux nuisances, qui seront les mêmes pour ceux qui habitent d'un côté du Ring ou

In werkelijkheid wil Vlaanderen echter de capaciteit vergroten voor het vrachtvervoer. Daarom moet het Brussels Gewest waakzaam blijven. De Vlaamse keuzes mogen onze economische ontwikkeling niet verhinderen.

De regering streeft naar een duurzame ontwikkeling, een betere indeling van de openbare ruimte en de naleving van de Europese regels inzake de luchtkwaliteit.

De Vlaamse studies houden alleen nog rekening met opties die een verbreding van de Ring inhouden, gecombineerd met een kilometerheffing, waardoor het verkeer met 20% zou verminderen.

In dat laatste geval is een verbreding echter overbodig! De officiële argumenten verbergen dus een andere logica, namelijk de uitbreiding van het vrachtvervoer.

Waarom moet een efficiënte maatregel vergezeld gaan van een dure en weinig efficiënte tweede maatregel?

Dat oplossingen zonder een verbreding niet bekeken worden, is een slecht teken. Het rekeningrijden is dan weer een goed idee. Daar moeten we over overleggen.

De verbreding is echter niet nodig en is slecht voor de gezondheid van zowel Vlamingen als Brusselaars. Hopelijk zal het Vlaams Gewest meewerken aan een efficiënt GEN.

de l'autre, dans une Région ou dans l'autre.

Rappelons qu'il a fallu se battre pour que la Région bruxelloise soit consultée et pour que les habitants de la Région puissent émettre leur avis. La concertation ne paraissait pas naturelle à l'époque. Autant il y a lieu de s'en réjouir aujourd'hui, autant on est en droit de rester extrêmement méfiant.

Cette méfiance est décuplée par le fait que, outre l'originalité de vouloir augmenter le réseau routier là où on le diminue partout ailleurs, la Flandre propose le plan START, qui est axé sur le développement de la logistique et le déplacement des camions. Elle vend l'élargissement du Ring pour un pseudo mieux-être des automobilistes, ce qui est tout à fait douteux puisque l'augmentation de la capacité routière débouche toujours sur une saturation dans les années qui suivent, le tout avec un coût financier et environnemental élevé.

Toutefois, derrière cet argument, elle essaie surtout de nous vendre une meilleure capacité routière pour les camions. C'est pourquoi je continue à plaider pour la vigilance dans le chef de notre Région, parce que certaines options prises de part et d'autre ne sont manifestement pas toujours compatibles en termes de développement économique.

Notre déclaration gouvernementale énonce clairement notre volonté de nous lancer dans des plans de développement durable, un meilleur partage de l'espace public et le respect des impératifs édictés par l'Europe en matière de qualité de l'air.

Autant je me réjouis de la concertation - qui est la meilleure formule de travail envisageable -, autant j'insiste pour le maintien de la vigilance. Et cela d'autant plus que les études de la Région flamande ne retiennent plus aujourd'hui que les hypothèses qui prévoient un élargissement du Ring, avec une taxation au kilomètre parcouru qui permettrait de réduire le trafic de plus de 20%.

Or, si l'on arrivait à ce résultat, il ne serait plus nécessaire d'élargir le Ring ! Dès lors, force est de constater que les arguments officiels recouvrent une autre logique, qui est celle du renforcement de la circulation des camions.

On est en droit de se demander, rationnellement et en toute froideur, comment il est possible qu'il

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Dit is geen communautaire kwestie, maar overleg vereist wel wederzijds respect. In juli 2008 waren de teksten niet vertaald, wat werkelijk overleg onmogelijk maakte en een openbaar onderzoek in Brussel bemoeilijkte. Nu zijn de documenten gelukkig wel vertaald en op 25 november brengt de regering haar advies uit.*

Overleg vond plaats tot in maart 2009. In april 2009 werd een voorafgaande mobiliteitsstudie overeengekomen en na de audit volgt een milieueffectenstudie. Waarop slaat nu precies het advies van de regering?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Over de studie die nu loopt.*

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *U moet alert zijn tijdens het overleg van 8 december. Kan de commissie hierover geen hoorzittingen*

faillie rajouter à une mesure efficace une mesure éventuellement un tout petit peu efficace, à court terme et très coûteuse.

L'impossibilité d'étudier les solutions sans élargissement du Ring n'est pas un bon signe. La taxation au kilomètre est par contre un argument positif, j'en réfère à ce titre au péage urbain londonien. La concertation est une bonne chose.

Toutefois, si les intérêts de la santé de la population tant bruxelloise que flamande sont mis en jeu, il convient d'activer certaines dispositions pour indiquer que l'élargissement du Ring n'est pas une obligation pour réduire la congestion sur nos routes. J'espère que la Région flamande se joindra au cri lancé par la Région bruxelloise pour soutenir la mise en place d'une desserte RER efficace, assortie des investissements nécessaires.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Il ne s'agit pas d'un problème communautaire. Toutefois, la mise en place d'une concertation exige un respect mutuel. Force est de constater qu'en juillet 2008, les textes n'étaient pas traduits, ce qui ne permettait pas de véritable concertation. La mise à l'enquête publique et les possibilités de participer à la procédure d'enquête publique étaient de ce fait rendues laborieuse pour les Bruxellois.

On m'a presque ri au nez lorsque j'ai demandé la traduction des documents afin de développer une réelle enquête publique avec les Bruxellois. La réalité est toute autre aujourd'hui. Les documents ont été traduits et j'ai bien noté que le gouvernement rendra son avis pour le 25 novembre prochain.

Toutefois, sur quoi précisément portera cet avis ? En résumé, des concertations ont eu lieu jusqu'en mars 2009, une étude de mobilité préalable a été convenue en avril 2009 et l'étude d'incidence environnementale est prévue après l'audit. Mais sur quoi portera l'avis du gouvernement ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cet avis portera sur l'étude qui est en cours actuellement.

Mme Olivia P'tito.- Il s'agira d'être vigilant au moment de la concertation prévue le 8 décembre. Ne serait-il pas souhaitable d'organiser des

organiseren?

Wat mij werkelijk verontrust is dat Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel niet over een studie beschikken. De administratie moet de ministers en hun kabinetten toch helpen om argumenten voor te bereiden.

Een bijkomende studie is niet noodzakelijk?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat valt nog te bekijken.*

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het is geen goed idee om een advies te formuleren, zonder over alle technische informatie te beschikken. Het dossier moet gevolgd worden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het wordt vooral afwachten hoe de Vlaamse regering zal reageren op het advies van de Brusselse regering, dat begin 2011, na de begrotingsbesprekingen, wordt overgemaakt.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de moeilijkheden die de gebruikers van Villo ondervinden en de uitbreiding van het systeem tot de 19 gemeenten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,

betreffende "de evaluatie van de eerste fase van het systeem Villo".

auditions au sein de cette commission sur la question ?

Par ailleurs, ce qui me perturbe vraiment, c'est qu'il n'y ait pas d'étude en tant que telle au niveau de Bruxelles Environnement ou de Bruxelles Mobilité. Il faut tout de même préparer des arguments. Je ne nie pas que les ministres et leurs cabinets en aient, mais l'administration doit suivre.

Selon vous, une étude supplémentaire n'est pas nécessaire ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il faudra voir.

Mme Olivia P'tito.- Peut-être alors dans un second temps. Remettre un avis sans disposer de l'ensemble des informations techniques peut être délicat, car il sera trop peu étayé. C'est donc un dossier à suivre.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit selon moi d'une bonne suggestion que de voir où en sont les choses. Il faudra surtout voir comment sera reçu l'avis du gouvernement envoyé à la Flandre, après les discussions budgétaires, dès le début 2011.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME ISABELLE MOLENBERG

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les difficultés rencontrées par les usagers du système Villo et l'extension du système aux 19 communes".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,

concernant "l'évaluation de la première phase du système Villo".

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- *Uw voorganger heeft Cyclocity, het fietsverhuursysteem van de stad Brussel, op een krakkemikkige manier uitgebreid en er Villo van gemaakt.*

De MR wees er destijds op dat er problemen van zouden komen. De regering had een ontwerp van ordonnantie moeten indienen, opdat de nodige concessieovereenkomsten konden worden afgesloten voor het fietsverhuursysteem.

U hebt ons advies niet gevolgd. Het verbaast ons daarom niet dat de regering nu toch aan een ontwerp van ordonnantie werkt.

De eerste fase van Villo is nog niet voltooid. Slechts 11 van de 19 gemeenten nemen deel aan het project. Er zijn nu 180 standplaatsen met in totaal 2.500 fietsen.

Veel standplaatsen zijn helemaal leeg, terwijl andere overvol staan. De gebruikers treffen vaak geen fiets aan of kunnen hun fiets niet stallen. Ze verliezen dan tijd, omdat ze naar een andere standplaats op zoek moeten gaan.

De fietsenstallingen in de hoogstad zijn vaak leeg, die in de laagstad zijn vaak overvol. Dat is logisch. Het heeft te maken met woon-werkverkeer, maar het komt ook omdat mensen liever bergaf dan bergop fietsen.

Villo krijgt een negatief imago door deze problemen. In het Iris 2-plan staat nochtans dat tegen 2018 20% van alle verplaatsingen met de fiets moet gebeuren.

Er worden fietsen verplaatst van de laagstad naar de hoogstad, maar niet vaak genoeg.

Er bestaat een website, een iPhone-applicatie enzovoort, maar niet iedereen heeft toegang tot die technologie. Het is niet leuk als je bij een volle fietsenstalling arriveert en je naar een andere op zoek moet gaan.

Hoe zit het met de ontwikkeling van Villo in de acht gemeenten die nog niet deelnemen aan het systeem?

M. le président.- La parole est à Mme Molenberg.

Mme Isabelle Molenberg.- Avant les dernières élections régionales, votre prédécesseur avait lancé le projet Villo au niveau régional, ou plutôt repris le système Cyclocity de la Ville de Bruxelles pour l'étendre, moyennant certains aménagements quelque peu boiteux, à l'ensemble du territoire de la Région.

Le montage régional, à l'époque, avait fait fi des avertissements du groupe MR. Nous avions en effet mis en garde le gouvernement sur la nécessité de prendre une ordonnance pour habiliter le gouvernement bruxellois à conclure les contrats de concession indispensables au développement du système de vélos partagés en Région bruxelloise.

Nous n'avons pas été suivis et, aujourd'hui, il n'est pas surprenant de voir arriver sur nos bancs le projet de décret réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos.

Aujourd'hui, nous n'en sommes pas encore à une couverture totale des 19 communes. Le développement en est toujours à sa première phase. Seules 11 communes sur 19 sont concernées. Il existe aujourd'hui 180 stations pour 2.500 bicyclettes.

Déjà, dans la configuration actuelle, des problèmes sont rencontrés par de nombreux usagers.

Ainsi, de nombreuses stations sont dépourvues de vélos alors que d'autres n'offrent aucune place de stationnement. Il n'est donc pas surprenant pour certains usagers, soucieux d'utiliser désormais le vélo, de ne pas trouver de vélos à leur station ou, après avoir enfourché leur vélo, de ne pas trouver d'endroit où le déposer, perdre du temps à tourner entre plusieurs stations en attendant qu'une place se libère, arriver en retard à un rendez-vous pour l'un, ou encore, pour l'adepte de la multimodalité, rater son train.

De manière générale, la situation est souvent la même : stations vides dans le haut de la ville - Toison d'Or, Porte de Namur, Trône, Loi, chaussée de Charleroi, rue Defacqz - et stations pleines dans le centre ville - Bourse, Dansaert, Lacroix, De Brouckère, Laeken. Cela s'explique par les trajets domicile-travail, mais aussi par la topographie

Volgens mij stelt JCDecaux overdreven hoge eisen inzake reclameruimte. We zien steeds meer grote reclameborden in het straatbeeld.

Hoe kan de regering JCDecaux dwingen om de dienstverlening te verbeteren en de procedure te versnellen?

Het moet toch mogelijk zijn om de dienstverlening dag en nacht te garanderen en schadevergoeding te eisen als dat niet het geval is?

bruxelloise et son paysage vallonné.

Si le système est certes intéressant à plus d'un point, il n'en demeure pas moins que les carences dénoncées et relayées par de nombreux utilisateurs en donnent une image négative, alors que, dans le Plan Iris 2 de déplacements, l'ambition du gouvernement est de faire passer à 20% les déplacements à vélo d'ici 2018.

Même si le ramassage des vélos dans le centre pour les remonter dans le haut de la ville se fait, sa fréquence n'est pas suffisante et nécessite des adaptations de la part de l'opérateur JCDecaux.

Au niveau de l'information, il existe certes un site internet, consultable via certains téléphones équipés de l'internet mobile, une application iPhone ou encore des cartes interactives, mais tous n'y ont pas accès et lorsqu'un usager veut se rendre à vélo à un endroit, ce n'est pas pour se voir informer qu'il reste trois places à une station située à 400 ou 800 mètres du lieu où il souhaitait initialement se rendre.

Compte tenu de ce qui précède, je souhaiterais interroger le ministre sur le développement futur de Villo sur les huit communes qui ne bénéficient pas encore du système et sur l'agenda de la mise en place de la phase 2 du plan.

Je voudrais également vous interroger sur votre position face aux exigences démesurées de l'opérateur privé en termes de publicité. On remarque en effet de plus en plus de panneaux démesurés qui défigurent l'espace public.

Je voudrais en outre vous interroger sur les moyens dont dispose le gouvernement pour contraindre l'opérateur JCDecaux à améliorer son service et à accélérer la procédure pour développer au plus vite la phase 2.

S'agissant d'un service public, ne pourrait-on pas par exemple garantir une disponibilité du service 24 heures sur 24 et prévoir un système de dédommagement si le service n'est pas assuré ?

Je voudrais également connaître les mesures prises par le gouvernement pour répondre aux besoins actuels des usagers.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel pour son interpellation jointe.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *De eerste fase van het Villo-project is voltooid. Een ideaal ogenblik om een balans op te maken van de resultaten, niet alleen op kwantitatief vlak, maar ook op kwalitatief vlak. Wat zijn bijvoorbeeld de klachten en suggesties van de gebruikers? Welke punten vinden zij positief?*

Wat het kwantitatief aspect betreft, werden er volgens een persartikel van half augustus 6.000 abonnees en 300.000 verhueringen geregistreerd. Ik had graag meer recente en meer gedetailleerde cijfers ontvangen. Wat is bijvoorbeeld de verhouding tussen de verschillende verhuurformules (abonnement, dagticket, enzovoort)? Hoe zit het met de gebruikspieken, de technische problemen, het aantal abonnementen dat wordt vernieuwd, enzovoort?

Wat het kwalitatief aspect betreft, vertoont het systeem volgens de gebruikers twee grote gebreken. Ten eerste is er een bevoorradingsprobleem. Dat probleem heeft zo'n omvang aangenomen dat een aantal abonnees het initiatief "Where's my Villo?" hebben opgericht om druk op JCDecaux uit te oefenen.

Daarnaast vinden veel gebruikers het verhuursysteem te ingewikkeld. Het is belangrijk om een rechtstreekse noodlijn te ontwikkelen. Nu is er wel een noodnummer, maar het kan niet worden gebruikt vanaf de terminals of tijdens het weekend.

Hebt u contact met JCDecaux opgenomen om het bevoorradingsmodel te herzien, de toegang tot de helpdesk te vergemakkelijken en de stappen die de gebruikers moeten ondernemen te vereenvoudigen?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- À l'heure où la première phase du système Villo atteint son terme, et dans le cadre des débats lancés en cette rentrée par l'annonce du Plan STIB 2030, il me semble temps d'aborder pleinement l'analyse des résultats de cette première phase, non seulement par le biais quantitatif qu'ont pu fournir vos services, mais également par le biais qualitatif des demandes, plaintes et suggestions formulées par la population et/ou relayées par différents acteurs issus de la société civile.

Il convient, avant de se lancer dans cette analyse, de garder à l'esprit que celle-ci ne peut être appréhendée comme une simple étape de routine dans un processus, mais comme une opportunité incontournable de saisir une photographie de ce qui se dégage au terme d'une année d'existence du réseau Villo sur le territoire bruxellois.

Enfin, cette analyse de résultats devra impérativement nourrir la stratégie mise en place pour le lancement de la deuxième phase.

Sans attendre que cette première phase soit bouclée, comme plusieurs de mes collègues l'avaient déjà manifesté, il est important d'examiner les inquiétudes ou les satisfactions relatives à ce système. Si l'on tente de synthétiser les retours des citoyens, on s'aperçoit qu'ils recoupent plusieurs points spécifiques que nous relayons.

Sur un plan purement quantitatif, les chiffres fournis par la presse à la mi-août mentionnaient 6.000 abonnés et 300.000 utilisations. Nous aimerions avoir des statistiques plus récentes et détaillées. Par chiffres détaillés, j'entends non seulement le nombre d'utilisateurs, mais également leur ventilation suivant les différentes formules de location - abonnement, ticket d'un jour... -, les pics et creux d'utilisation par mois et le taux de défection et de renouvellement d'abonnement.

Deuxièmement, il convient de se pencher sur l'avis des citoyens. Se dégagent nettement deux grandes constatations. Premièrement, le réseau Villo a un problème de redistribution évident dont l'ampleur affecte durablement un nombre croissant d'utilisateurs avec des conséquences prouvées en matière de défection.

Le problème a pris une telle ampleur qu'une initiative baptisée "Where's my Villo?" a été prise

par les abonnés afin de mettre la pression sur l'entreprise JCDecaux. Il est fondamental que cette firme revoie les algorithmes utilisés lors de la conception du modèle de redistribution et qu'elle augmente les effectifs des quatre équipes responsables de la redistribution des vélos.

L'attractivité du Villo semble souffrir du manque de clarté et d'assistance dans l'utilisation du système. Beaucoup de personnes souffrent de la fracture numérique. D'autres, pourtant de bonne volonté, trouvent tout simplement le système trop compliqué dans les démarches à effectuer afin de louer le vélo.

Et s'il est bien un précepte de base sacro-saint en marketing, c'est celui-ci : un système compliqué à utiliser ne plaît pas au plus grand nombre, par contre, un système simple plaira beaucoup plus.

De la même façon, le fait de pouvoir bénéficier d'une assistance directe, même automatisée, est essentiel. Ainsi, il est dommage de constater que, s'il existe un numéro de téléphone d'assistance, il n'est pas possible de l'utiliser à partir des bornes. Sur ce même point, les horaires du service d'assistance posent problème, car aucune assistance n'est possible durant le week-end.

Dans l'optique de pouvoir partir sur de meilleurs bases, j'aimerais vous demander de nous communiquer les résultats chiffrés et ventilés de la première phase. Avez-vous des contacts avec JCDecaux en vue de réfléchir à une optimisation du modèle de redistribution, à une simplification de l'accès à l'assistance et à une meilleure accessibilité pour les démarches effectuées par les utilisateurs ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- *Onlangs hebben wij reeds een debat gehad over de kwaliteit van de fietsen en de technische problemen van het Villo-systeem.*

Bij de bespreking van de ordonnantie hadden Groen! en ECOLO een amendement ingediend om een evaluatie van de overeenkomst te vragen, niet alleen wat de kwaliteit van de fietsen, de circulatie van de fietsen en de bevoorrading van de stations betreft, maar ook wat het gebruiksgemak van het

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- J'aimerais établir le lien avec le débat que nous avons eu récemment concernant la qualité des vélos et les difficultés techniques rencontrées dans le cadre du dispositif Villo. J'attends par ailleurs les chiffres que vous m'aviez communiqué oralement et que vous aviez promis de me transmettre.

À l'analyse de l'ordonnance Villo, Groen! et ECOLO ont introduit un amendement demandant une évaluation de la convention. Celle-ci portait sur

systeem betreft. Zal de geplande evaluatie rekening houden met al die elementen?

Tijdens de zomermaanden was het soms moeilijk om in bepaalde stations een fiets te vinden of een vrije plaats om de fiets terug te plaatsen. Er zouden verschillende aanpassingen zijn doorgevoerd, maar die volstaan blijkbaar niet. De gebruikers melden nog altijd problemen. Welke bijkomende maatregelen overweegt u?

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Volgens mij is er een probleem met het ophalen van de fietsen. We merken dat heel wat fietsstations vaak vol staan. Mensen die komen aangereden per fiets vinden geen plaats om hem te stallen. Je kunt op de website van Villo wel zien waar er nog plaats is, maar niet iedereen heeft een smartphone met internetverbinding om onderweg op de fiets de website te raadplegen.

We moeten aandacht besteden aan het probleem. Villo is een zeer goed systeem dat heel vaak wordt gebruikt. De fietsen van Villo zijn goed zichtbaar in het straatbeeld. Als mensen echter de fietsen niet kunnen stallen, worden ze minder enthousiast.

Het zou nuttig zijn om het hele systeem grondig te evalueren. Het bestaat al anderhalf jaar. Het moet mogelijk zijn om een aantal conclusies te trekken en op permanente basis de zaken beter opvolgen.

Als u opnieuw onderhandelingen aanknoopt met

les ajustements techniques relatifs au matériel, et sur les ajustements en termes de circulation du matériel et d'approvisionnement des différentes stations, ainsi qu'en termes de facilité d'utilisation.

L'évaluation envisagée tiendra-t-elle compte de ces éléments? Une analyse précise est-elle prévue concernant les problèmes rencontrés en termes d'utilisation du matériel et de sa disponibilité?

Par ailleurs, le début de la période estivale a été marqué par un problème de disponibilité des vélos et d'emplacements libres dans le bas de la ville. De façon informelle, vous m'aviez informé de divers ajustements organisés à cet effet.

Alors que la période estivale est terminée, il s'avère encore aujourd'hui que les usagers éprouvent des difficultés identiques à trouver des emplacements libres pour leur vélo. Les ajustements mis en place cet été ne semblent pas suffire à rencontrer les problèmes des usagers.

Est-ce exact? Y aurait-il une insuffisance des ajustements organisés? Quels ajustements supplémentaires envisagez-vous dans le cadre de la mise en oeuvre de la première phase de Villo?

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Un problème se pose au niveau du ramassage des vélos. De nombreuses stations sont souvent remplies. Le site de Villo indique les endroits où il reste de la place, mais tout le monde n'a pas la possibilité de consulter le site en déplacement. Il faut veiller à ce problème, pour ne pas saper l'enthousiasme suscité par ce très bon système.*

Il serait utile d'évaluer l'ensemble du système en profondeur, après un an et demi d'existence, afin d'améliorer la situation sur une base permanente.

Lors d'éventuelles nouvelles négociations avec JCDecaux, vous devez aborder le problème du ramassage des vélos, qui se termine à 19h. C'est beaucoup trop tôt.

JCDcaux over Villo moet u ter sprake brengen dat de ophaling van fietsen om 19 uur stopt. Dat is erg vroeg. Heel wat mensen werken wat later of gaan na hun werk nog iets eten of zo. Die ophaling zou later moeten eindigen.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik sluit me aan bij de vragen van mijn collega's. Ze gaan vooral over de problemen waar Villo mee kampt, al blijf ik volledig achter het principe staan. De website "Where's my Villo" signaleert een aantal problemen. Er is dus nog werk aan de winkel om de huidige service te verbeteren. Zelf gebruik ik bijna dagelijks Villo en ben ik er erg tevreden over.

Mijn vraag gaat over de tweede fase van Villo. Ik hoorde geruchten in de wandelgangen dat die er misschien niet komt. Ik zou dat bijzonder jammer vinden. Het zou een ramp zijn voor de mobiliteit in bepaalde gemeenten. Ik wil graag een formele bevestiging horen dat de tweede fase er komt. Op basis van welke criteria zult u beslissen om de tweede fase van start te laten gaan? Wanneer zal dat gebeuren?

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Als de commissieleden af en toe eens het verslag van de vorige commissies lezen, zouden onze vergaderingen minder lang duren. Ik denk dat ik 80% van de vragen al meerdere keren heb beantwoord.

Ik wil het echter best graag over Villo hebben, want het initiatief kent veel succes.

(verder in het Frans)

Er werden al meer dan 20.000 langetermijnabonnementen en meer dan 58.000 kortetermijnabonnementen (1 tot 7 dagen) geregistreerd.

Sinds de lancering van het systeem werd al meer dan 500.000 maal een fiets gehuurd en werd ongeveer 2.384.530 km met de Villofietsen afgelegd (gebaseerd op de duur van de huurperiode). Gemiddeld wordt er 25.000 maal per week een Villofiets gehuurd.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je rejoins les questions de mes collègues. Le site "Where's my Villo" signale une série de problèmes. Nous devons nous y attacher pour améliorer le service actuel.*

Ma question concerne la deuxième phase de Villo, dont on dit qu'elle n'aura peut-être pas lieu. Une telle décision serait catastrophique pour la mobilité de certaines communes. Sur la base de quels critères déciderez-vous de lancer la deuxième phase ? Quand aura-t-elle lieu ?

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Si les commissaires lisaient de temps à autre le compte rendu des réunions précédentes, ils y auraient trouvé 80% des réponses à leurs questions.*

(poursuivant en français)

Le projet d'ordonnance a été approuvé en commission et sera soumis prochainement en séance plénière, et nous espérons que le parlement l'adoptera.

Le succès de Villo ne se dément pas. En effet, nous venons de dépasser les 20.000 abonnés de longue durée et enregistrons plus de 58.000 abonnés de courte durée. Les actions organisées ces dernières semaines, bradant le prix de l'abonnement de longue durée, n'y sont pas étrangères. Mais on constate néanmoins que les gens utilisent effectivement leur abonnement et adaptent ainsi leur manière de se déplacer en ville.

Het Villosysteem vormt een aanvulling op het openbaar vervoer. De gebruikspieken vallen tijdens de spitsuren, zowel 's morgens als 's avonds. Ik kan u een grafiek bezorgen die dat illustreert. Het systeem beantwoordt dus perfect aan de doelstellingen: de fietsen worden gebruikt voor dagelijkse verplaatsingen en niet alleen door toeristen of voor uitjes tijdens het weekend.

Elke fiets wordt ongeveer 3 maal per dag gebruikt.

(verder in het Nederlands)

We evalueren het systeem, maar het is nog altijd niet volledig uitgebouwd. Een aantal stations functioneren nog niet. JCDecaux plaatst stations naarmate er samen met die stations ook reclameruimte wordt geplaatst. Op sommige plaatsen volgt de reclame niet, waardoor er een onevenwichtige situatie ontstaat tussen het aantal stations en de reclame die JCDecaux daarvoor terugkrijgt. Het gewest zet alles op alles om de knelpunten weg te werken. Zo begrijpt u wellicht beter waarom de plaatsing van sommige stations vertraging heeft opgelopen.

Ik zou u willen vragen om pas een definitieve evaluatie door te voeren wanneer het volledige systeem een feit is. Natuurlijk kunnen we vandaag al een paar problemen oplossen. Maar het volledige systeem zullen we pas later kunnen evalueren. Hadden we, op het ogenblik dat het systeem zich tot Brussel-Stad beperkte, moeten bepalen of we het systeem zouden voortzetten, dan hadden we dat gewoonweg niet gedaan.

Villo is opgevat voor een groot aantal stations. We moeten dan ook het nodige geduld opbrengen en wachten tot het volledig is uitgewerkt.

(verder in het Frans)

De meeste gebruikers van het systeem zijn tussen 26 en 45 jaar oud (67%).

Het aantal vrouwelijke gebruikers is op enkele maanden tijd gestegen van 30 naar 39%. Dat is een bijzonder positieve evolutie, zeker omdat uit alle enquêtes blijkt dat de verkeersonveiligheid een grotere rem is voor vrouwen dan voor mannen.

(verder in het Nederlands)

Le nombre de locations depuis le lancement du système a dépassé les 500.000, ce qui représente environ 2.384.530 kilomètres parcourus (suivant les durées de location), sans compter les quelques kilomètres que j'ai parcouru pour venir ici, et une moyenne de 25.000 locations par semaine.

Le système Villo est devenu une solution complémentaire aux offres de transports en commun, avec des pics d'utilisation aux heures de pointe du matin, du midi et du soir. Je peux vous communiquer le graphique illustrant cette utilisation en heure de pointe pour le joindre au compte rendu. On observe clairement des pics d'utilisation entre 8 et 9 heures, entre 12 et 14 heures et entre 17 et 19 heures.

Le système touche donc parfaitement la cible, les vélos sont utilisés pour les déplacements quotidiens, et pas uniquement par les touristes ou pour les promenades du week-end, comme c'était le cas avec l'ancien système Cyclocity. Le taux de rotation par vélo frôle le 3, c'est-à-dire que chaque vélo sort quotidiennement trois fois, un chiffre qui traduit également une augmentation.

(poursuivant en néerlandais)

Toutes les stations ne sont pas encore opérationnelles. En effet, JCDecaux installe des stations parallèlement à des espaces publicitaires. Faute de publicité en certains endroits, l'installation de certaines stations a pris du retard. La Région met tout en oeuvre pour y remédier.

Une fois entièrement opérationnel, le système Villo pourra alors faire l'objet d'une évaluation définitive.

(poursuivant en français)

Les utilisateurs du système sont majoritairement - à 67% - des personnes entre 26 et 45 ans, ce qui correspond aux chiffres obtenus dans les enquêtes sur le nombre de cyclistes à Bruxelles.

Le nombre de femmes utilisant le système a également fortement augmenté en quelques mois, passant de 30 à 39%. Cela nous rend évidemment heureux. C'est important, parce que nous avons longtemps pensé qu'il était plus difficile d'inciter les femmes à utiliser le vélo.

Momenteel kunnen kortetermijnabonnements enkel worden betaald met Visa of Mastercard. Dat heeft te maken met de waarborg die wordt gevraagd. We moeten ook rekening houden met slijtage van de fietsen en vandalisme.

Als we vergelijken met fietsverhuursystemen in andere grote steden, heeft Viljo erg weinig last van diefstal en vandalisme. We denken dat dat te maken heeft met de waarborg die wordt geëist. Langetermijnabonnements kunnen ook met een bankdomiciliëring worden betaald.

Het duurt gemiddeld vijf tot tien dagen voor een bank kan bevestigen dat de waarborg is gereserveerd. Daarom duurt het een tijdje voordat een abonnement kan worden opgestuurd.

(verder in het Frans)

We overleggen met JCDecaux om het aantal informatiezuilen met een bankkaartlezer uit te breiden, zodat de abonnements van korte duur op zoveel mogelijk plaatsen beschikbaar zijn.

U wijst er terecht op dat niet iedereen toegang heeft tot nieuwe technologieën. We voorzien in meerdere oplossingen. Zo kunnen houders van een abonnement van korte duur hun status controleren aan de informatiezuilen. Jaarabonnements kunnen ook met een formulier worden aangevraagd. We voeren bovendien betere software in voor de informatiezuilen.

Brussel is niet de eerste stad waar JCDecaux een fietsverhuursysteem invoert. Het bedrijf heeft al eerder ervaring opgedaan in Lyon en Parijs. Het systeem functioneert het best in Brussel.

(verder in het Nederlands)

Wat de beschikbaarheid van de fietsen en de stalplaatsen betreft, is het duidelijk dat de stations in de hoogstad vaker leeg zijn en die in de laagstad vaker vol. Het is natuurlijk makker dalen dan klimmen met de fiets.

De overeenkomst met JCDecaux bepaalt dat er fietsstallingen beschikbaar moeten zijn in minstens een van de drie dichtstbijzijnde stations van het verzadigde station. Stations zijn maximum 400 meter van elkaar verwijderd. In het centrum liggen ze vaak nog iets dichter bij elkaar. De

Vu qu'il ressort des enquêtes que nous réalisons que la sécurité routière est beaucoup plus importante pour les femmes que pour les hommes, nous avons imaginé que nous resterions dans une répartition femmes-hommes de 30-70. Pourtant, pendant les mois de vacances, le nombre de femmes utilisant les vélos a augmenté.

(poursuivant en néerlandais)

Actuellement, le paiement des abonnements de courte durée n'est possible que par Visa ou Mastercard. Il faut également tenir compte de l'usure des vélos et du vandalisme.

Comparé aux systèmes de location de vélos dans d'autres grandes villes, Viljo est peu victime d'actes de vol ou de vandalisme, sans doute en raison de la caution exigée.

Les abonnements de longue durée peuvent également être payés par domiciliation bancaire.

(poursuivant en français)

Une réflexion est en cours avec JCDecaux afin d'augmenter le nombre de bornes d'accueil équipées d'un lecteur de carte bancaire, dans l'objectif d'offrir un maximum de stations où les abonnements de courte durée soient disponibles.

Concernant le problème de fracture numérique que vous mentionnez, plusieurs dispositions sont en place, comme :

- la possibilité, pour les abonnés de courte comme de longue durée, de consulter leur compte en s'identifiant auprès d'une borne d'accueil ;
- la possibilité de s'abonner à l'année au système, par le biais d'un formulaire ;
- une nouvelle version du logiciel des bornes d'accueil, plus convivial, est actuellement en cours de déploiement.

Il est à noter que JCDecaux n'en est pas à sa première expérience de vélos partagés. Avant Bruxelles, l'entreprise a développé des systèmes de vélos partagés à Lyon et Paris notamment. Bruxelles est en fait son application la plus récente et bénéficie donc des améliorations qui ont été apportées progressivement dans les autres villes.

verzuchting dat er altijd plaats moet zijn of een fiets beschikbaar zijn in elk station, valt niet te realiseren. De overeenkomst met JCDecaux verplicht het bedrijf daar ook niet toe.

Het ophalen en verplaatsen van fietsen gebeurt nu ook 's nachts. JCDecaux stopt niet langer om 19 uur. Dat stond eigenlijk niet in de overeenkomst, maar JCDecaux heeft zich geëngageerd om het toch te doen.

Ik gebruik Villo dagelijks en heb de indruk dat er verbetering is. Ik gebruik een aantal zeer druk bezochte stations, zoals De Brouckère. Dat station is vaak volledig bezet, maar als ik twee minuten wacht, komt er altijd wel een plaats vrij. De problemen zijn nog niet helemaal opgelost, maar ik heb de indruk dat het beter gaat. We blijven waakzaam en dringen er bij JCDecaux op aan dat gebruikers niet gefrustreerd mogen geraken zodat ze geen abonnement meer nemen.

Begin volgend jaar, wanneer heel wat abonnementen moeten worden vernieuwd, zal een interessant moment zijn. Als we merken dat heel wat abonnees afhaken, is er een probleem. Er zullen allicht mensen afvallen, want sommigen hebben een gratis abonnement genomen om het systeem te proberen terwijl ze het niet vaak gebruiken. Indien te veel klanten afhaken, moeten we misschien nog strenger worden voor JCDecaux.

(verder in het Frans)

's Nachts kunnen de ploegen van JCDecaux efficiënter werken, omdat er dan geen files zijn. De klanten van Villo gebruiken de standplaatsen vooral tijdens de spitsuren, maar voor de ploegen van JCDecaux zijn dat natuurlijk geen ideale momenten om de fietsen te vervoeren.

Wanneer de eerste fase definitief rond is, komt er een evaluatie om na te gaan in welke standplaatsen de capaciteit nog kan worden uitgebreid.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, ik begrijp niet waar de geruchten vandaan komen dat we de tweede fase niet in werking zouden willen stellen. Jammer genoeg kon u niet aanwezig zijn op de bespreking van het ontwerp van ordonnantie. Op dat moment vroeg mevrouw Caron expliciet of de tweede fase

C'est à Bruxelles que le système est le plus performant, tant au niveau de la qualité du vélo que de son accès.

(poursuivant en néerlandais)

Concernant la disponibilité des vélos et des emplacements, il est évident que les stations du haut de la ville sont plus souvent vides que celles du bas de la ville.

La convention conclue avec JCDecaux stipule que des emplacements doivent être libres dans au moins une des trois stations les plus proches de la station saturée.

Le ramassage et le transfert des vélos se font désormais aussi la nuit. JCDecaux ne s'arrête plus à 19 heures.

Certes, tous les problèmes ne sont pas résolus, mais j'ai l'impression que la situation s'améliore. Nous restons cependant vigilants. Le renouvellement de nombreux abonnements, au début de l'année prochaine, constituera un moment de vérité. Si de nombreux abonnés mettent un terme à leur abonnement, nous devons nous montrer plus fermes envers JCDecaux.

(poursuivant en français)

La nuit permet en effet aux équipes de JCDecaux d'être plus efficaces, en roulant hors des congestions du trafic pour ajouter ou emporter des vélos avec leur camionnette. Les utilisateurs remplissent et vident les stations aux heures de pointe, ce qui n'est pas le moment idéal pour faire circuler les camions de chargement et de déchargement de l'opérateur.

Enfin, lorsque la première phase sera définitivement clôturée, une évaluation permettra d'identifier quelles stations peuvent éventuellement voir leur capacité augmenter, en y ajoutant des bornettes.

(poursuivant en néerlandais)

Pour répondre à M. Van Damme concernant la deuxième phase, j'ai annoncé, lors de la discussion du projet d'ordonnance, une phase d'évaluation.

Je souhaite ardemment élargir le système aux

er zou komen. Ik antwoordde toen dat er een evaluatiefase zou komen. Een evaluatie houdt echter in dat men beslist de dingen pas te doen als daarvoor een aantal voorwaarden vervuld zijn.

We zouden het systeem maar al te graag uitbreiden naar de gemeenten van de tweede kroon, zodat de Villo-fietsen het volledige gewest kunnen bedienen. Het is mijn vurigste wens om van Villo een succesverhaal te maken, met 5.000 Villo-fietsen verspreid over heel het gewest. Het zou echter dom zijn een evaluatie uit te voeren zonder rekening te houden met de uitkomst ervan, omdat men de uitbreiding sowieso wil doorvoeren.

(verder in het Frans)

In de concessieovereenkomst van Villo staat dat het systeem in een tweede fase kan worden uitgebreid met 2.500 fietsen, verspreid over maximaal 200 nieuwe standplaatsen. In totaal zouden er dan 5.000 fietsen beschikbaar zijn. JCDecaux mag niet weigeren als het Brussels Gewest eist om de tweede fase uit te voeren.

Voordat de tweede fase van start gaat, moet de eerste fase worden voltooid en geëvalueerd. Bovendien moeten alle reclameborden die nodig zijn voor de financiering van de eerste 180 standplaatsen geplaatst zijn. Dat is nog niet het geval.

U zegt dat JCDecaux overdreven veel reclameruimte eist. Het Brussels Gewest heeft er echter voor gekozen om Villo volledig te laten financieren door JCDecaux. Daar staat iets tegenover: het bedrijf mag in ruil reclameborden bij de fietsstallingen plaatsen. Het aantal borden is afhankelijk van het aantal stallingen. De gemeenten worden gelijk behandeld.

(verder in het Nederlands)

Momenteel is het informatieaanbod voor gebruikers zeer uitgebreid. Op de website van Villo en de portaalsite van Mobiel Brussel staat informatie in real time over de beschikbaarheid van fietsen. Je kunt de informatie ook raadplegen met een smartphone-toepassing of met mobiel internet. Gebruikers kunnen ook de informatiezuilen bij elk station gebruiken om informatie op te vragen over beschikbaarheid in de dichtstbijzijnde stations. Tot slot is er "Villo dispo": dynamische

communes de la deuxième couronne, avec 5.000 vélos Villo répartis sur tout le territoire régional. Cependant, il serait stupide de se lancer tête baissée dans l'aventure, sans tenir compte des résultats de l'évaluation.

(poursuivant en français)

La concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit la possibilité de réaliser une seconde phase permettant la mise en service de 2.500 vélos supplémentaires répartis sur un maximum de 200 nouvelles stations. Cette seconde phase permettra de voir rouler 5.000 vélos en tout. Elle peut se faire à la demande de la Région bruxelloise et JCDecaux ne peut pas refuser de la mettre en oeuvre.

Avant de procéder au lancement de cette seconde phase, il est important, d'une part, de clôturer la première et, ensuite, de procéder à son évaluation. Concernant la clôture de la première phase, il est important de garder à l'esprit que l'ensemble des dispositifs publicitaires nécessaires au financement de ces 180 stations devront tous être installés avant de pouvoir débiter une éventuelle seconde phase. À ce jour, le nombre de dispositifs publicitaires compensatoires n'est pas encore atteint.

Concernant votre remarque sur les exigences démesurées de l'opérateur privé en termes de publicité, je vous rappelle le choix qui a été fait par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de reporter le financement du système de vélos en libre service sur un opérateur privé, sans intervention ni des communes, ni de la Région.

La convention prévoit donc un nombre de dispositifs publicitaires nécessaires au financement du système et répartis de manière proportionnelle sur chaque commune en fonction du nombre de stations installées sur leur territoire. Il n'y a pas de différences entre les communes : le nombre d'annonces publicitaires dépend du nombre de stations.

(poursuivant en néerlandais)

Actuellement, les informations à l'attention des utilisateurs sont très complètes. La disponibilité en temps réel des vélos peut être vérifiée soit sur les sites de Villo et de Bruxelles-Mobilité, soit aux

informatieborden op reclameborden en op sommige informatiezuilen. De informatieborden geven aan in welke richting de dichtstbijzijnde stations zich bevinden.

(verder in het Frans)

Het is moeilijk om nog een extra informatiekanaal in te voeren.

Brussel profiteert van de jarenlange ervaring die JCDecaux heeft opgedaan in Lyon en Parijs. Ons systeem staat het best op punt. Als een standplaats vol is, volstaat het meestal om enkele minuten te wachten tot er een plaatsje vrij is. De situatie is aanzienlijk verbeterd.

De voorzitter.- We zullen uw grafiek aan de commissieleden bezorgen.

Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg *(in het Frans).*- *Ik deel uw enthousiasme en optimisme over Villo niet. Het systeem is nog niet efficiënt genoeg. Drie jongeren hebben een website gemaakt om de problemen met Villo aan te klagen.*

Er moet gauw een evaluatie komen. Wat is uw planning? Wanneer wordt Villo eventueel uitgebreid naar andere gemeenten? Wanneer zult u daarover onderhandelen?

Op sommige plekken gebruikt JCDecaux gigantisch veel reclameruimte. In totaal zou het bedrijf 4.020 affiches van 2 m² mogen plaatsen. Dat is zeer veel. Momenteel hangen er maar 4.500 affiches in het hele gewest. Er worden zelfs reclameborden geplaatst op locaties waar dat volgens de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) niet mag. Sommige borden belemmeren het zicht op verkeersborden en -lichten. Ook gelden er geen beperkingen voor de inhoud van de reclame. Je ziet zelfs autoreclame op Villo-panelen.

Het systeem wordt weliswaar gefinancierd met de reclameborden, maar dat wil niet zeggen dat je ze overal moet dulden. De afgelopen jaren hebben we maatregelen genomen om de wildgroei van reclame

bornes d'accueil présentes dans chaque station, soit par le biais de "Villo dispo", des panneaux d'information dynamiques installés sur les dispositifs publicitaires et certaines bornes d'accueil.

(poursuivant en français)

Il est dès lors difficile de fournir aujourd'hui un canal d'information supplémentaire.

Rappelons que Bruxelles bénéficie de l'expérience de plusieurs années que JCDecaux a développée dans d'autres villes comme Lyon et Paris. C'est à Bruxelles que le système est le plus abouti. La plupart du temps, selon mon expérience personnelle, il suffit d'attendre quelques minutes pour qu'une place se libère, et la situation s'est considérablement améliorée à ce niveau au cours des derniers mois.

M. le président.- Le graphique dont vous avez parlé sera transmis aux députés.

La parole est à Mme Molenberg.

Mme Isabelle Molenberg.- Je ne partage pas votre optimisme et votre enthousiasme sur le fonctionnement actuel de Villo, qui reste insatisfaisant, même si quelques améliorations ont pu être apportées. En atteste l'initiative de trois jeunes, qui ont décidé de créer un site internet pour dénoncer les manquements du service.

Il faut rester très vigilant et procéder rapidement à une évaluation. Disposez-vous d'un calendrier précis pour cette évaluation? Quel est l'agenda prévu pour l'élargissement éventuel à d'autres communes, la négociation qui doit l'accompagner et la révision de certaines conditions?

En outre, le problème de la publicité n'est pas négligeable. À certains endroits, la présence de celle-ci prend des proportions monstrueuses. Le système de JCDecaux permet d'atteindre jusqu'à 4.020 faces de publicité de 2m². Pour vous donner un ordre d'idées, la Région comporte actuellement 4.500 faces de publicité pour la totalité de son territoire.

Ceci entraîne également une série d'incohérences, puisqu'on trouve des dispositifs publicitaires dans des endroits où le Règlement régional d'urbanisme

te beperken. Villo mag geen excuus zijn om daar op terug te komen.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Het is belangrijk om in het redistributiesysteem rekening te houden met de gebruikspieken.*

Wij kijken ook vol ongeduld uit naar de nieuwe terminals, die gebruiksvriendelijker zouden zijn.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Wij blijven waakzaam wat de reclame betreft. Er is zeker geen sprake van 4.000 reclamedragers. Het gaat slechts om 300 mupi's en 30 reclamepanelen van 8 m².*

Bovendien mag er geen reclame worden gemaakt in zones waar de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) een reclameverbod heeft ingevoerd. Het is overigens onmogelijk om daarvoor een stedenbouwkundige vergunning te krijgen. In geval van overtreding wordt de reclame systematisch verwijderd. Als u mij meedeelt waar u de overtredingen hebt gezien, zal ik dit controleren.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- *Ik raad u aan om het dossier van Inter-Environnement Bruxelles te raadplegen. Zo is er een reclamepaviljoen geplaatst aan de Ninoofsesteenweg, wat in strijd is met de GSV.*

Mijn cijfers betreffen de maximale

(RRU) l'interdit, ou qui gênent la signalisation, voire masquent les feux de signalisation. Enfin, le choix de ces publicités ne fait l'objet d'aucune limitation et l'on même peut voir des publicités pour des voitures sur certains dispositifs Villo !

Même si la publicité sert à financer le système, ce n'est pas pour autant qu'il faut tout autoriser et défigurer urbanistiquement Bruxelles. Il ne faudrait pas qu'à cause de Villo, nous revenions sur les dispositions prises ces dernières années, qui traduisent une volonté très nette de restreindre la publicité. Nous ne devons pas revenir en arrière et nous trouver confrontés à une démesure totale dans l'affichage publicitaire. Il appartient au gouvernement de fixer des conditions strictes dans ce domaine.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- J'insisterai sur l'intérêt de suivre avec attention ce que vous appelez les "pics d'utilisation", afin d'assurer une redistribution efficace.

Par ailleurs, on attend beaucoup du nouveau système de bornes d'accueil, qui devrait permettre au plus grand nombre d'avoir accès au système Villo.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous sommes et resterons bien entendu vigilants. Cependant, quand vous parlez de 4.000 faces publicitaires, vous vous trompez. On recense 300 MUPI (Mobilier urbain pour l'information) liés à Villo et 30 panneaux de 8 m². Nous pouvons vous fournir les chiffres.

Par ailleurs, il n'est pas question de placer des dispositifs dans des zones interdites par le RRU. Il serait d'ailleurs impossible d'obtenir des permis d'urbanisme à cet effet. Dites-moi où vous avez constaté ces infractions. Le cas échéant, les dispositifs seront retirés, sans exception. Je m'étonne de ces informations.

Mme Isabelle Molenberg.- Je vous invite à prendre connaissance d'un dossier réalisé par Inter-Environnement Bruxelles, parfaitement détaillé et illustré. À titre d'exemple, le pavillon d'octroi de la Porte de Ninove. Vous avez ici un dispositif dans une zone interdite par le RRU.

reclameoppervlakte. Vandaag zou die 840 m² bedragen (maal 2 voor de dubbelzijdige reclamedragers). Daarbij komt nog de reclame op de spatborden van de fietsen.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het Iris 2-plan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de goedkeuring van het Iris 2-plan door de Brusselse regering".

De voorzitter.- De interpellaties worden naar de volgende vergadering verschoven.

Concernant les chiffres, je vous parle de la capacité maximale. Aujourd'hui, on en serait à 840 m² à multiplier par deux, les dispositifs ayant deux faces. Sans compter la publicité sur les garde-boues des vélos.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "le Plan Iris 2".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'adoption du Plan Iris 2 par le gouvernement bruxellois".

M. le président.- Les interpellations sont reportées à la prochaine réunion.