



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

—

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

—

**Commission de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics  
et des Communications**

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 12 DÉCEMBRE 2012**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissievoor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken  
en Verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 12 DECEMBER 2012**

—

---

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  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

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  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	10
- de Mme Céline Delforge	10
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 "l'état des études en matière de réduction de la pression automobile à Bruxelles".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Béatrice Fraiteur, Mme Olivia P'tito, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Cécile Jodogne, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Céline Delforge.</i>	11
- de M. Jef Van Damme	21
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 "l'adaptateur de vitesse intelligent en vue d'accroître la sécurité routière".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Jef Van Damme.</i>	22

**INHOUD**

INTERPELLATIES	10
- van mevrouw Céline Delforge	10
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 "de stand van het onderzoek naar de vermindering van de druk van het autoverkeer in Brussel".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Céline Delforge.</i>	11
- van de heer Jef Van Damme	21
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
betreffende "de intelligente snelheidsassistentie voor een hogere verkeersveiligheid".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Jef Van Damme.</i>	22

---

QUESTIONS ORALES	26	MONDELINGE VRAGEN	26
- de M. Philippe Pivin	26	- van de heer Philippe Pivin	26
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,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "la réalisation d'une étude régionale sur les déplacements des automobilistes".		betreffende "de verwezenlijking van een gewestelijke studie over de verplaatsingen met de auto".	
- de Mme Céline Delforge	29	- van mevrouw Céline Delforge	29
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,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "la mise en place des mesures d'accompagnement prévues par Iris 2 pour le RER"		betreffende "de uitvoering van de begeleidende maatregelen uit Iris 2".	
- de Mme Els Ampe	34	- van mevrouw Els Ampe	34
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,		aan de heer Bruno De Lille, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "les adjudications de la Région bruxelloise relatives à l'appui administratif auprès de Bruxelles Mobilité".		betreffende "de aanbestedingen van het Brussels Gewest voor administratieve ondersteuning bij Mobiel Brussel".	
INTERPELLATIONS	38	INTERPELLATIES	38
- de M. Philippe Close	38	- van de heer Philippe Close	38
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

---

concernant "l'enquête de satisfaction 2012 de la STIB".		betreffende "het tevredenheidsonderzoek 2012 van de MIVB".	
Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	38	Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	38
concernant "l'enquête de satisfaction de la STIB".		betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	38	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	38
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "un nouvel accident mortel avec un véhicule de la STIB".		betreffende "een nieuw dodelijk ongeval met een voertuig van de MIVB".	
- de M. Philippe Pivin	40	- van de heer Philippe Pivin	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les futures dispositions du Cobrace en matière de mobilité et en lien avec les directives du Plan Iris 2 visant les emplacements de stationnement hors et en voirie".		betreffende "de toekomstige bepalingen van het BWLKE inzake mobiliteit en verband houdende met de richtlijnen van het Iris2-plan inzake de parkeerplaatsen buiten en op de openbare weg".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Cécile Jodogne, Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	43	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.</i>	43
- de Mme Viviane Teitelbaum	51	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	51
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le malaise des taxis bruxellois".		betreffende "de malaise bij de Brusselse taxi's".	

<i>Discussion – Orateurs : M. Jamal Ikazban, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	53	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	53
- de Mme Annemie Maes	58	- van mevrouw Annemie Maes	58
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la position et la participation du gouvernement bruxellois dans les projets flamands d'élargissement du ring".		betreffende "de positie en de betrokkenheid van de Brusselse Regering bij de Vlaamse plannen voor de verbreding van de Ring".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Béatrice Fraiteur, M. Aziz Albishari, Mme Céline Delforge, M. Jef Van Damme, M. Hervé Doyen, M. Emmanuel De Bock, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	60	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Béatrice Fraiteur, de heer Aziz Albishari, mevrouw Céline Delforge, de heer Jef Van Damme, de heer Hervé Doyen, de heer Emmanuel De Bock, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	60
- de M. Emmanuel De Bock	69	- van de heer Emmanuel De Bock	69
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la fin de l'intervention de la Communauté française dans les abonnements scolaires de la STIB".		betreffende "het einde van de bijdrage van de Franse Gemeenschap in de MIVB-schoolabonnementen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emmanuel De Bock.</i>	71	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Emmanuel De Bock.</i>	71
- de Mme Danielle Caron	73	- van mevrouw Danielle Caron	73
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les essais d'autobus électriques de fabrication chinoise par la STIB".		betreffende "de testen van elektrische bussen van Chinese makelij door de MIVB".	

<p>- de Mme Danielle Caron 73</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la construction du dépôt de tram Marconi".</p>	<p>- van mevrouw Danielle Caron 73</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de bouw van het tramdepot Marconi".</p>
<p>- de Mme Annemie Maes 74</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'absence de valideurs de la STIB pour les tickets JUMP".</p>	<p>- van mevrouw Annemie Maes 74</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het ontbreken van MIVB-ontwaarders voor JUMP-tickets".</p>
<p><i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i> 75</p>	<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i> 75</p>
<p>QUESTIONS ORALES 77</p>	<p>MONDELINGE VRAGEN 77</p>
<p>- de Mme Céline Delforge 77</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les carences de la régulation du réseau de bus de la STIB".</p>	<p>- van mevrouw Céline Delforge 77</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de problemen met het reguleren van het busnet van de MIVB".</p>
<p>- de M. Emin Özkara 82</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la fixation par la STIB d'un quota de 10 procès-verbaux par jour pour ses contrôleurs".</p>	<p>- van de heer Emin Özkara 82</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het opleggen aan de controleurs van de MIVB van een quota van 10 processen-verbaal per dag".</p>

---

- de M. Emin Özkar	82	- van de heer Emin Özkar	82
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les aménagements de voirie aux alentours de la place de la Reine à Schaerbeek".		betreffende "de wegenwerken in de buurt van het Koninginneplein in Schaerbeek".	
- de Mme Céline Delforge	83	- van mevrouw Céline Delforge	83
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'expulsion du musée Scientastic par la STIB".		betreffende "de door de MIVB verplichte verhuizing van het Scientastic-museum".	
- de M. Jef Van Damme	87	- van de heer Jef Van Damme	87
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la publicité d'Interparking auprès de la STIB".		betreffende "de publiciteit van Interparking bij de MIVB".	
- de M. Jef Van Damme	87	- van de heer Jef Van Damme	87
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les trains supprimés en Région bruxelloise".		betreffende "de afgeschafte treinen in het Brussels Gewest".	
- de M. Aziz Albishari	87	- van de heer Aziz Albishari	87
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

---



concernant "la nouvelle passerelle 'Gosselies'".		betreffende "de nieuwe voetgangers- en fietsersbrug 'Gosselies'".	
- de Mme Annemie Maes	88	- van mevrouw Annemie Maes	
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'optimisation du trajet du bus 53".		betreffende "de optimalisatie van het traject van bus 53".	
- de Mme Danielle Caron	90	- van mevrouw Danielle Caron	90
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la déviation des lignes 92 et 94 vers la gare Centrale".		betreffende "de omlegging van de lijnen 92 en 94 naar het Centraal Station".	

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

## INTERPELLATIONS

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

### 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,

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 "l'état des études en matière de réduction de la pression automobile à Bruxelles".

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

La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- Il y a déjà un mois, la presse avait annoncé que le projet de vignette autoroutière lancé en janvier 2011 par les trois Régions risquait d'être remis en question par la Commission européenne. Cette dernière juge en effet cette vignette discriminatoire à l'égard des automobilistes étrangers. Remarquons d'ailleurs que d'autres projets semblent tout aussi difficiles et longs à mettre en œuvre en matière d'utilisation de l'outil fiscal à des fins de politiques de mobilité.

Il est donc indispensable et urgent que la Région bruxelloise se donne les moyens de réduire drastiquement la pression automobile, conformément à l'objectif du Plan Iris 2, que nous

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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 "de stand van het onderzoek naar de vermindering van de druk van het autoverkeer in Brussel".

**De voorzitter.**- Staassecretaris Bruno De Lille zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Een maand geleden schreef de pers dat de Europese Commissie twijfels had bij het project voor een autowegenvignet dat de drie gewesten startten in januari 2011. Buitenlandse automobilisten zouden daardoor namelijk gediscrimineerd worden. Ook andere fiscale middelen om het mobiliteitsbeleid te ondersteunen lijken even problematisch.*

*Het Brussels Gewest moet dus dringend op zoek naar andere manieren om de druk van het autoverkeer drastisch te verminderen, zoals in het Iris 2-plan staat.*

*Hoever staat uw studie van financiële middelen die*

partageons.

À dix-huit mois de la fin de la législature, où en est-on concernant la réflexion portant sur les moyens financiers visant à orienter les comportements en matière de mobilité ?

Alors qu'il est facile de se pencher sur ce qui est fait et fonctionne ailleurs, car cela permet d'éviter d'essayer les plâtres, étudie-t-on sérieusement un système de péage aux entrées de la ville ou de certaines zones de cette dernière ? N'ayant aucun a priori à propos de la technique choisie, il me semble qu'étant donné les impasses dans lesquelles nous nous trouvons vis-à-vis d'autres options, il serait souhaitable d'étudier la faisabilité de pareil système déjà éprouvé ailleurs.

Dispose-t-on de projections sur les résultats escomptés tant en termes financiers qu'en termes de diminution de la congestion automobile ?

#### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à Mme Fraiteur.

**Mme Béatrice Fraiteur.**- Cela fait presque neuf ans que le gouvernement parle de mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur et de réduire le trafic automobile de 20%. Comme Mme Delforge l'a rappelé, le principe de la vignette a été recalé par la Commission européenne.

Quels sont les projets du gouvernement pour réduire ce trafic à l'intérieur de Bruxelles ? Ma collègue a évoqué le péage urbain. Où ce projet en est-il ? Je crois savoir que le gouvernement est divisé à ce sujet, qu'il n'y a pas d'accord entre vous. Une étude de fond a-t-elle été menée quant à ce projet de péage urbain ?

Concernant la taxe de mise en circulation, bien qu'il s'agisse d'une compétence régionale, aucune décision n'a encore été prise quant à une taxation des kilomètres parcourus.

Il est vrai que le projet du RER ne dépend pas que de nous, mais notez qu'il est sans cesse postposé, de 2018 à 2022, 2025, 2026...

Je constate que le gouvernement bruxellois ne mène pas réellement de politique pour faire diminuer le trafic entrant et circulant. Ce

*het gedrag inzake mobiliteit kunnen beïnvloeden?*

*Bestudeert u ernstig een systeem van stadstol aan de ingang van de stad of van bepaalde wijken? Dit systeem heeft elders zijn deugdelijkheid bewezen en is het bestuderen waard, nu andere opties in een impasse zitten.*

*Bestaan er schattingen van de eventuele opbrengst van een stadstol, zowel op financieel vlak als qua vermindering van de verkeersdrukke?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur** *(in het Frans).*- *Al bijna negen jaar tracht de regering het autoverkeer met 20% te verminderen. De Europese Commissie heeft het wegvignet afgekeurd.*

*Wat is de regering van plan om het verkeer in Brussel terug te schroeven? Over stadstol is de regering het blijkbaar niet eens. Is daar al een studie over besteld?*

*Evenmin is al iets over de inverkeerstellingstaks of het aantal afgelegde kilometers beslist. Nochtans betreft dat een gewestbevoegdheid.*

*Het GEN-project behoort natuurlijk niet alleen tot ons domein, maar het wordt alsmaar uitgesteld.*

*Brussel voert blijkbaar geen echt autoluw beleid want het vat de koe niet bij de horens.*

gouvernement n'a pas le courage de prendre des décisions et de saisir le taureau par les cornes.

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

**Mme Olivia P'tito.**- Je me joins à l'interpellation de Mme Delforge pour faire l'inventaire des études qui sont en cours. Il y en a eu sous la précédente législature, ainsi que sous celle-ci. De même, j'aimerais faire le lien avec la discussion que nous avons eue avec M. Vanhengel, au cours de la Commission finances, il y a de cela quelques semaines.

Cette discussion concernait plus ou moins le même sujet, à savoir la vignette et les déclarations faites récemment, à la fois par Mme Grouwels et M. Picqué. Le ministre-président a ainsi insisté sur le fait qu'il était favorable à l'idée, mais à une échelle plus large que la seule Région bruxelloise, et ce afin d'éviter de nous retrouver enclavés.

Il convenait donc d'avoir une discussion à ce sujet. Concevoir les choses de manière plus ambitieuse permet également de lever certains obstacles, y compris par rapport à la Commission européenne.

Nous sommes bien d'accord qu'à vouloir faire trop de choses à la fois, on risque l'échec. Une fois que nous dépassons le socle de la Région bruxelloise, il est clair qu'il faut en outre prévoir des négociations avec les autres Régions. Nous ne ferons pas l'impasse sur ces discussions.

Dans l'accord du gouvernement, on évoque les taxes de circulation et de mise en circulation qu'il convient d'adapter. Encore une fois, organisons les choses pour ne rien laisser au hasard et pénalisons celles et ceux qui choisissent aujourd'hui de polluer davantage en achetant des voitures neuves qui polluent plus. J'ai déjà répété cela de nombreuses fois dans cette commission, de même qu'en Commission des finances et en Séance plénière; le groupe PS n'a rien à cacher à ce niveau.

En revanche, accordons un temps d'adaptation aux personnes qui, aujourd'hui, ne font pas ce choix et achètent peut-être des voitures plus polluantes parce que de deuxième main, ou même continuent à utiliser de plus anciens modèles. Respectons donc la dimension sociale en la matière. Celle-ci est d'ailleurs prévue dans l'accord de gouvernement.

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

**Mevrouw Olivia P'tito** (in het Frans).- *Deze discussie houdt verband met de interpellatie aan de heer Vanhengel in de commissie Financiën en met de uitspraken van mevrouw Grouwels en de heer Picqué. Die laatste noemde zich een voorstander van een stadstol, maar dan op een ruimere schaal dan het Brussels Gewest.*

*Dat er onderhandeld moet worden met de andere gewesten is duidelijk. De zaken op een grotere schaal aanpakken zou ook problemen met de Europese Commissie kunnen voorkomen.*

*In het regeerakkoord is er sprake van een aanpassing van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling. De PS steunt de idee om mensen die nieuwe vervuulende auto's kopen daarvoor te bestraffen. We moeten echter wat meer tijd laten aan mensen die met een oude wagen blijven rijden of een oudere (en dus meer vervuulende) auto tweedehands kopen. De regeringsverklaring houdt terecht rekening met de sociale dimensie.*

*Wat een milieubelasting betreft, tijdens de vorige regeerperiode hebben we hard gewerkt aan een stadstol. Die wordt vaak gezien als een oplossing voor alle problemen. Laten we ons echter concentreren op de echte bedoeling en deze stadstol omschrijven als een milieubelasting, waarvoor het Brussels Gewest bevoegd is.*

*De verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling richten zich alleen op de Brusselaars. Moeten we onze hoop dan stellen op een milieubelasting en een stadstol? De heer Vanhengel lijkt daar positiever tegenover te staan.*

*We moeten eens goed nagaan wat iedereen precies wil. Het is niet de bedoeling om systematisch de Brusselaars te penaliseren. Eventueel kunnen we aan compensatiemechanismen werken om ook de pendelaars te treffen.*

*Kortom, de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling zullen objectief gezien enkel de Brusselaars treffen. Een milieubelasting raakt iedereen, maar moet een sociale dimensie hebben*

Enfin, par rapport à la question d'une taxation environnementale, je rappelle que nous avons, sous la précédente législature, effectué un travail de longue haleine (incluant des auditions, etc.) en ce qui concerne le péage urbain.

Le péage urbain est souvent brandi comme constituant une solution absolue. Appelons-le autrement et instaurons une taxe environnementale qui relève effectivement de la Région bruxelloise. Oublions donc les questions de péage urbain, de périmètre étriqué... et parlons du fond, de ce que l'on veut réellement !

Les taxes de circulation et de mise en circulation ne concerneront jamais que les Bruxellois. En revanche, une taxe environnementale et un péage urbain constituent-ils l'objet de nos attentes ? M. Vanhengel semblait dire qu'il était plutôt favorable à cette idée.

Je finis par en perdre mon latin. Il convient de cerner les souhaits de chacun afin de ne pas systématiquement pénaliser que les Bruxellois. Nous pourrions éventuellement trouver des mécanismes de compensation par rapport à une taxe éventuelle et agir également sur les navetteurs.

Qu'attendons-nous exactement ? Si nous ne maintenons que les taxes de circulation et de mise en circulation, cela ne touchera objectivement que les Bruxellois. Une taxe environnementale peut toucher tout un chacun, mais doit comporter une dimension sociale et ne pas pénaliser arbitrairement les Bruxellois.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Cette interpellation permet de faire le point sur la question. Le ministre Vanhengel nous avait longuement parlé de la vignette automobile et de la taxe au kilomètre sur les camions et voitures. Tout cela, malheureusement, ne nous éclaire pas, puisque pour faire baisser la pression automobile, on évoque aujourd'hui l'hypothétique RER et, à peine, les parkings de dissuasion.

Vous et vos collègues avez lancé une série d'études - soit commandées dans le cadre d'un plan stratégique, soit provenant d'un réseau auquel appartient la Région - qui manquent d'un cadre clair. Sur la base de celles-ci, quels sont vos

*en niet op arbitraire wijze de Brusselaars penaliseren.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).*- *Minister Vanhengel heeft ons uitgebreid onderhouden over het autovignet en de slimmekilometerheffing. Vandaag wordt het hypothetische GEN naar voor geschoven om het verkeer in te dammen en wordt amper nog van de ontradingsparkings gesproken.*

*U hebt een reeks studies besteld, maar zonder duidelijk kader. Wat hebben ze opgeleverd? Wat gaat u ondernemen en binnen welke timing? Wordt er ook in controle voorzien? Wat leveren de evaluaties op?*

constats ? Quelles mesures envisagez-vous ? Quel est votre calendrier ? Le contrôle est-il assuré ? Quel est le résultat de vos évaluations ?

**M. le président.**- La parole est à Mme Jodogne.

**Mme Cécile Jodogne.**- Au niveau de l'objectif de réduction de la pression automobile de 20%, dont nous avons beaucoup parlé il y a quinze jours lors de la discussion budgétaire, vous aviez mis en avant le progrès des moyens de transport alternatifs. Malgré ce dernier, j'avais insisté sur le fait que la pression n'arrêtait pas d'augmenter à Bruxelles parce que le taux de motorisation des habitants augmentait.

On sait qu'il faut trouver les moyens, et celui du péage urbain qui est évoqué par Mme Delforge a déjà fait l'objet de nombreux débats. Nous savons tous que c'est une des manières de réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement (diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances sonores), mais il y a surtout la nécessité d'un changement de comportement.

Par ailleurs, on peut insister aussi sur l'aspect du péage urbain, dont nous avons eu l'occasion de discuter avec Mme Grouwels, qui pourrait amener aussi des financements alternatifs pour améliorer les transports publics et entretenir les infrastructures.

Il y a quelques réserves. L'introduction d'un péage urbain doit être réfléchi, et mon groupe s'est plusieurs fois prononcé en sa faveur. Néanmoins, c'est un problème qui relève de la mobilité interrégionale et non pas seulement intrarégionale.

D'où surgissent des problèmes de mises en œuvre. Quelles zones faut-il considérer ? La limite stricto sensu de la Région bruxelloise ? Obtenir un accord avec la Région limitrophe pour aller au-delà et prendre en considération des contraintes géographiques plutôt que des limites administratives, afin de faire correspondre ce péage urbain à l'hinterland réel de Bruxelles ?

Par ailleurs, beaucoup ont mis en avant le coût d'un tel système : l'investissement financier, mais aussi le coût en termes de popularité, puisque ce projet n'est pas très apprécié globalement.

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

**Mevrouw Cécile Jodogne** (*in het Frans*).- *In verband met de doelstelling om het autoverkeer met 20% te verminderen, wijst u erop dat de alternatieve vervoersmiddelen oprukken. Desondanks stijgt echter de verkeersdruk omdat steeds meer Brusselaars zich in het verkeer begeven.*

*De stadstol is een van de mogelijkheden om de impact van de auto's op het milieu te verminderen, maar er is vooral een gedragswijziging nodig. De stadstol kan ook bijdragen tot de financiering van een beter openbaar vervoer en van het onderhoud van de infrastructuur.*

*De mobiliteitsproblemen zijn echter interregionaal en dat schept problemen voor de invoering van een stadstol. Om welke zones gaat het? Om verder te gaan dan de gewestgrenzen, is een akkoord met Vlaanderen nodig, maar een dergelijke stadstol zou wel beter afgestemd zijn op het reële hinterland van Brussel.*

*Een andere kwestie is de kostprijs van een dergelijk systeem. Die is niet alleen financieel: wie het systeem invoert, zal zich niet populair maken.*

*De studies moeten duidelijk maken wat de gevolgen zouden zijn voor de toegankelijkheid en attractiviteit van het gewest, vooral op economisch vlak. Als de stadstol ondernemingen ertoe zou aanzetten om weg te trekken, moeten we daar rekening mee houden.*

*Dit kan het gewest heel wat kosten, aan inkomsten maar ook aan banen. We moeten dus denken aan alternatieven of aan een combinatie van maatregelen, zoals een kilometerheffing, ontradingsparkings, een beter openbaar vervoer en de ontwikkeling van het GEN.*

*Dit wordt een moeilijke evenwichtsoefening.*

Si elles ont été entamées, ces études doivent pouvoir prendre la mesure sur l'impact de l'accessibilité et l'attractivité, notamment économique, de la Région. Plusieurs ont hurlé au loup en disant que cela risquait d'accélérer le mouvement de fuite des entreprises. Ce risque n'est pas nul et il faut pouvoir le prendre en considération.

Cette délocalisation des entreprises pourrait s'avérer dramatique pour la Région bruxelloise sur le plan des ressources financières, mais également en termes de pertes d'emploi. Il ne faut pas non plus négliger l'aspect lié à la pénalisation de l'accès à la ville...

Il convient dès lors de réaliser une combinaison de mesures ou de prévoir des alternatives. Je songe notamment à la tarification kilométrique - loin d'être aisée -, à la politique de stationnement, aux parkings de dissuasion, à l'amélioration des transports publics et au développement du RER.

Ce contexte particulièrement délicat nous oblige à intervenir sur l'ensemble de ces fronts et de faire appel à des partenaires. S'agissant du péage urbain, notamment, il serait difficile de nous en passer.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Nous n'apprécions pas de travailler seuls dans un coin et sommes dès lors constamment à la recherche de collaborations, y compris avec les deux autres Régions. La problématique de la réduction de la pression automobile à Bruxelles est abordée en concertation avec celles-ci.

Ces discussions ont lieu dans une atmosphère constructive, malgré les difficultés à concilier les différents points de vue et les réticences de nombreux responsables à prendre ce genre de décisions, à cause de leur impact négatif éventuel. C'est pourquoi ce dossier progresse avec prudence.

Comme le prévoit le Plan Iris 2, le gouvernement étudie plusieurs pistes pour réduire la pression automobile à Bruxelles par le biais d'instruments tarifaires. En 2011, cette mission a été confiée à un consortium international, sous la direction de Stratec.

Cette initiative fait partie du projet interrégional de

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *Wij zijn voortdurend op zoek naar mogelijkheden om samen te werken. Ook de problematiek van de verkeersdruk in Brussel trachten wij in samenspraak met de twee andere gewesten op te lossen.*

*Desondanks de sterk verschillende standpunten en de terughoudendheid van enkelen om bepaalde beslissingen te nemen uit angst voor negatieve gevolgen, boekt het dossier langzaam vooruitgang.*

*De regering bestudeert meerdere mogelijkheden om de autodruk te verminderen door middel van tarifaire instrumenten, zoals bepaald in het Iris 2-plan. In 2011 werd die opdracht onder leiding van Stratec toevertrouwd aan een internationaal consortium.*

*In de eerste fase van dit project wordt een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd vanaf 2016. Het leek ons zowel technisch als legislatief niet haalbaar om die al in 2013 in te*

tarification à l'usage avec, dans une première phase, l'introduction de la tarification intelligente pour les poids lourds à partir de 2016. La mise en œuvre de ce projet en 2013 nous a semblé prématurée d'un point de vue technique et législatif et a, dès lors, été reportée, en accord avec les trois Régions.

L'éventuelle extension aux véhicules légers est prévue, à la demande de la Région bruxelloise, mais n'est pas encore décidée. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, la possibilité d'étendre ce système aux véhicules légers est une composante essentielle du projet. Cette question est centrale dans toutes les réunions.

Vu que la taxe kilométrique interrégionale pour les camions doit être opérationnelle en 2016, le consultant a d'abord étudié les incidences et les possibilités de cette taxe pour les camions afin de donner les informations nécessaires supplémentaires au gouvernement bruxellois lors des discussions avec les deux autres Régions.

Entre-temps, l'étude est arrivée à la phase devant analyser les différentes possibilités pour les véhicules légers : une taxe zonale ou kilométrique au niveau de la zone RER.

Quant à la taxe zonale, elle constitue effectivement un volet important de l'étude et sa mise en œuvre éventuelle s'inspire principalement du système londonien. Tant ses effets sur la mobilité que sur l'environnement, l'emploi et l'économie ont été répertoriés. Il est évident qu'une attention importante est accordée aux revenus qu'engendrerait un tel système pour Bruxelles. À cette fin, Stratec a étudié plusieurs tarifs et réalisé une analyse qualitative de son impact sur le choix de localisation des entreprises.

N'oublions cependant pas les effets positifs pour les entreprises : la situation souvent embouteillée de Bruxelles a un impact très négatif en termes de coûts de livraison et de disponibilité du personnel. De telles mesures sont donc nécessaires non seulement pour augmenter la qualité de vie des Bruxellois - l'une des raisons les plus importantes à mes yeux - mais aussi pour améliorer la situation économique de nos entreprises.

Une étude d'une telle ambition requiert toutefois du temps. Des simulations supplémentaires ont été sollicitées à plusieurs reprises. Nous estimons

*voeren, waardoor het in overleg met de drie gewesten werd uitgesteld.*

*De beslissing over een uitbreiding van de kilometerheffing naar lichte voertuigen moet nog vallen. In de ogen van het Brussels Gewest is dat wel een essentieel onderdeel van het project.*

*Aangezien de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016 operationeel moet zijn, heeft de consultant eerst de effecten en mogelijkheden daarvan bestudeerd, om de Brusselse regering zo snel mogelijk van de nodige informatie te voorzien in het vooruitzicht van het overleg met de twee andere gewesten.*

*Ondertussen bevindt de studie zich in de fase die de verschillende mogelijkheden voor lichtere voertuigen analyseert: een zonale heffing of een kilometerheffing op niveau van de GEN-zone.*

*De zonale heffing vormt inderdaad een belangrijk luik van de studie en we inspireren ons voor de uitvoering ervan vooral op het Londens systeem. Zowel de effecten op mobiliteit, milieu als werkgelegenheid en economie werden in kaart gebracht. Uiteraard is er ook veel aandacht voor de bijkomende inkomsten die het systeem voor Brussel zouden opleveren. Stratec bestudeerde daartoe verschillende tarieven.*

*Laten we de positieve effecten voor de Brusselse bedrijven ook niet vergeten. De grote verkeershinder in Brussel doet de kosten van personeelsbeschikbaarheid en leveringen van de Brusselse ondernemingen immers hoog oplopen. Dankzij deze maatregelen zal dus ook de economische situatie van onze bedrijven erop vooruitgaan.*

*Dergelijke ambitieuze studie vergt echter tijd. Meerdere malen werden bijkomende simulaties gevraagd. We verwachten de eerste resultaten tegen april 2013, waarna de regering die samen met Mobiel Brussel zal bestuderen.*

*Tarifaire maatregelen zijn trouwens niet de enige manier om de autodruk te doen dalen. Vele andere maatregelen van het Iris 2-plan spelen ook een rol, zoals een parkeerbeleid, het beheer van de wegcapaciteit, wegenspecialisatie, betere alternatieven, enzovoort.*



qu'elle livrera ses premiers résultats vers le mois d'avril 2013. Ils seront ensuite discutés au sein de l'administration Bruxelles Mobilité et avec le gouvernement.

Enfin, je rappelle que le péage routier n'est pas la seule méthode pour réduire la pression automobile. Beaucoup d'autres mesures d'Iris 2 jouent également un rôle à ce niveau : la politique de stationnement, la gestion du trafic, l'aménagement du territoire, la sensibilisation, le renforcement des alternatives, mais aussi la spécialisation des voiries et la gestion de la capacité des voiries.

On constate un progrès sur le terrain. Selon l'enquête Beldam dont les résultats ont été publiés l'an dernier, l'utilisation du vélo pour se rendre au travail est sept fois plus élevée qu'il y a 12 ans, ce qui confirme une tendance très positive chez les Bruxellois. C'est une augmentation de 0,9% à 6,8%. L'utilisation du transport public passe de 15% à 24,3%. Le pourcentage de personnes se déplaçant à pied augmente de 28% à 32%, et la part de déplacements en voiture a baissé de 56,6% à 37,5%.

Nous sommes donc sur la bonne voie, mais nous savons qu'un travail énorme doit encore être accompli pour atteindre notre objectif. Je ne peux pas encore vous préciser comment nous mettrons tout cela en œuvre car l'étude n'est pas encore terminée. Nous pourrions en discuter dans une deuxième phase.

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

**Mme Céline Delforge.**- Je vous remercie pour vos réponses. Très honnêtement, cette histoire de tarification intelligente sur les véhicules légers arrange tout le monde, car c'est le type d'initiative qui ne se réalisera jamais. Tant que la discussion reste sur ce point, on est sûr de ne pas se fâcher, puisqu'on ne discute de rien.

Vous nous annoncez que la tarification au kilomètre parcouru pour les poids lourds est déjà prévue pour 2016. Je rappelle qu'Iris 2 se fixe des objectifs pour 2018. Or, on parle de 2016 avec un retard de trois ans. Que veut-on faire ensuite ?

On veut mettre en place un système qui n'existe nulle part ailleurs. Je ne voudrais pas nous

*Dat we vooruitgang boeken, blijkt uit de cijfers van het Beldam-onderzoek die ik vorig jaar bekend maakte. Zo ligt het gebruik van de fiets om naar het werk te gaan nu zeven maal hoger dan 12 jaar geleden. Dat is een stijging van 0,9% naar 6,8%. Het gebruik van het openbaar vervoer stijgt van 15% naar 24,3%, het aandeel verplaatsingen te voet neemt toe van 28% tot 32% en het aandeel verplaatsingen met de auto daalt van 56,6% naar 37,5%.*

*We zijn dus op de goede weg, maar ons doel is nog niet bereikt. Momenteel kan ik nog niet zeggen wanneer alles operationeel zal zijn, want de studies zijn nog niet afgerond.*

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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Het staat goed om te discussiëren over een slimme tarifiering voor lichte voertuigen, maar het is weinig waarschijnlijk dat die maatregel er ooit komt.*

*De kilometerheffing voor vrachtwagens wordt aangekondigd voor 2016. Dat is drie jaar later dan gepland. Daarna wilt u een systeem invoeren dat nergens anders bestaat. De Nederlanders zijn ondertussen al van dat idee afgestapt. Het lijkt mij dus weinig zin te hebben om te blijven discussiëren over een kilometerheffing voor lichte voertuigen.*

*U citeert het voorbeeld van Londen. Wij kunnen inderdaad tal van lessen uit dat vernieuwend*

dévaloriser, mais ces dernières années, voire ces dernières décennies, nous ne pouvons pas dire que nous avons été des champions de l'innovation. Je rappelle que les Hollandais ont abandonné cette idée. Je suis donc extrêmement dubitative sur le fait de continuer à déployer des efforts sur ce mirage du kilomètre parcouru appliqué aux véhicules légers à l'aide d'une technologie non éprouvée ailleurs.

Vous avez cité l'excellent exemple de Londres, ville pionnière en la matière. On peut tirer un nombre infini d'enseignements de son expérience positive. Vous évoquez également la zone RER. Or, à Londres, la zone choisie n'est pas très large et ce n'était pas l'ambition d'étendre le système au Grand Londres, ni de relier la ville à son hinterland, qui comprend toute la partie économique de la ville. Il s'agit plutôt d'une zone centrale qu'on a commencé par libérer de la congestion. Cela me tracasse aussi.

On étudie une série d'outils comme la vignette ou la taxe de mise en circulation, qui sont difficiles à mettre en œuvre, car ils nécessitent des concertations interrégionales. On ne va pas se leurrer. En matière de mobilité, surtout s'il y a des recettes à la clé, les Régions n'ont pas toutes le même intérêt, ni le même type de réseau routier, ni le même type de problèmes.

Faisons comme Londres. Soit. Cela signifie alors tout faire intra muros, en envisageant une zone centrale et en n'ayant pas besoin de se concerter avec d'autres Régions.

À l'intérieur de Bruxelles, il faut envisager un système qui s'applique à tous les automobilistes ! Qu'un navetteur vienne en voiture de la deuxième couronne en Région bruxelloise ou de la troisième couronne en Flandre, cela a le même résultat pour les gens qui habitent sur son trajet et pour ceux qui sont coincés sur la route. Il est question d'un outil de mobilité et pas de guerre contre d'autres Régions.

Je suis étonnée que ce scénario qui, si je ne m'abuse, apporterait des revenus, ne soit pas du tout envisagé. Le souci social et la crainte de faire de la voiture un privilège pour riches sont souvent évoqués. De quoi discute-t-on ?

De faire en sorte que les plus pauvres soient moins fragilisés et de leur tarif préférentiel sur la STIB !

*project trekken. U verwijst ook naar de GEN-zone. In Londen gaat het niet om een grote zone en is het nooit de bedoeling geweest om de stadstol uit te breiden tot groot-Londen of het hinterland. De maatregel is beperkt tot een centrale zone.*

*Er worden een hele reeks instrumenten bestudeerd, zoals het vignet of de belasting op de inverkeerstelling, die moeilijk toe te passen zijn omdat hiervoor overleg tussen de gewesten moet worden gepleegd. De gewesten hebben evenwel niet dezelfde mobiliteitsproblemen en hetzelfde wegennet. Het lijkt mij daarom beter om alles intra muros te regelen en een centrumzone af te bakenen, zodat wij niet met de andere gewesten moeten overleggen.*

*Wij moeten een systeem uitwerken dat van toepassing is op alle automobilisten in Brussel! Het maakt niet uit of de pendelaars uit de tweede kroon in Brussel komen of uit de derde kroon in Vlaanderen. Het resultaat is hetzelfde voor de mensen die op hun traject wonen en voor diegenen die in het verkeer vastzitten. Wij moeten geen oorlog voeren tegen de andere gewesten, maar een echt mobiliteitsinstrument uitwerken.*

*Het verbaast mij dat een dergelijk scenario, dat inkomsten zou opleveren, totaal niet wordt overwogen. Als argument worden vaak sociale redenen ingeroepen. Er wordt gevreesd dat de wagen een voorrecht voor de rijken zal worden. Men wil de armen hun voertuig niet afnemen, maar armen hebben doorgaans geen voertuig: zij verplaatsen zich met de MIVB en hebben moeite om hun abonnement te betalen!*

*Een stadstol zou voor extra inkomsten zorgen die kunnen worden aangewend voor mobiliteitsmaatregelen waarin rekening kan worden gehouden met het sociaal criterium.*

*Vanuit economisch standpunt is het voor personen die hun wagen voor hun werk nodig hebben, zoals leveranciers of ondernemers, bovendien heel wat duurder om tijd in het verkeer te verliezen dan om enkele euro's stadstol te betalen om vlot te kunnen rijden.*

*Wij moeten tot slot geen schrik hebben dat een stadstol de bedrijven uit Brussel zal wegdrijven. Integendeel. Vandaag trekken juist heel wat bedrijven uit Brussel weg wegens de*

Et l'on dit qu'on ne va pas priver les pauvres de leur voiture ? Mais les pauvres n'ont pas de voiture, ils se déplacent avec la STIB, et ils ont du mal à payer leur abonnement !

Un péage urbain représenterait des recettes supplémentaires qui pourraient parfaitement être affectées à la mobilité, en prenant justement en compte le critère social.

Enfin d'un point de vue économique, on sait bien que ceux qui ont un usage professionnel de leur véhicule y consacrent une partie de leur temps de travail. Pour les livreurs, les entrepreneurs ou d'autres, ce qui est coûteux c'est le temps perdu sur la route, et cela n'a rien de comparable avec les quelques euros qu'ils payeront pour entrer dans une zone décongestionnée.

Au contraire, cela leur fera gagner des dizaines d'euros en temps de travail. Trois ouvriers dans une camionnette dans les embouteillages pendant une heure, cela coûte très cher - aux ouvriers, mais aussi à leur patron et à l'économie -, beaucoup plus qu'une petite vignette.

Enfin, il ne faut pas avoir de craintes d'externalisation des fonctions par rapport au péage urbain. C'est maintenant qu'une externalisation se produit. Les chiffres du taux de vacance des bureaux à Zaventem en témoignent : ils viennent de passer de 30% à 18% ! Et qui vient occuper ces bureaux ?

Pas des nouvelles entreprises. Ce n'est pas l'essor économique flamand et une création folle d'emploi qui sont à l'origine de cette diminution du taux de vacance, mais bien la délocalisation d'une série de grosses entreprises tertiaires qui implantent leurs bureaux en Flandre plutôt qu'à Bruxelles. Des dizaines d'études disent que la congestion à Bruxelles tue son économie et lui fait perdre de l'attractivité.

M. le secrétaire d'État, si nous ne voulons pas laisser dépérir notre Région, si nous ne voulons pas laisser les plus pauvres sur le carreau pour la mobilité et si nous voulons réellement être crédibles par rapport à nos objectifs de réduction de 20% du trafic automobile, il est urgent de lancer une étude sur un péage urbain central à Bruxelles et de faire en sorte que les Bruxellois prennent enfin leur sort en main sans se rendre en permanence

*verkeersproblemen. Het aantal leegstaande kantoren in Zaventem is gedaald van 30% naar 18%. Dat is niet te danken aan een spectaculaire groei van de Vlaamse economie. Het gaat niet om nieuwe bedrijven, maar om grote bedrijven die naar de Rand zijn verhuisd omdat ze de verkeersellende in Brussel beu zijn. De verkeerscongestie doodt dus de economie en maakt Brussel minder aantrekkelijk.*

*Als wij ons gewest niet ten gronde willen richten, als wij de armsten niet links willen laten liggen en als wij op een geloofwaardige manier werk willen maken van onze doelstelling om het autoverkeer met 20% terug te dringen, moeten wij dringend een studie over een stadstol in Brussel bestellen en zelf ons lot in handen nemen in plaats van afhankelijk te blijven van de andere twee gewesten, die niet altijd dezelfde belangen hebben.*

dépendants de deux autres Régions, qui n'ont pas toujours les mêmes intérêts.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Je n'ai pas de religion en la matière... Le fait de venir de la troisième, quatrième ou cinquième couronne - près d'Anvers, je pense -, importe peu.

Je suis d'accord avec vous sur beaucoup de choses, mais, en vous écoutant tous, je constate qu'il y a encore beaucoup de divergences. Il faut faire des études pour objectiver les propositions et enfin avancer en nous basant sur les faits et non plus les convictions des différents protagonistes, avec la désagréable impression qu'on prendrait des décisions sous la contrainte.

L'étude dont j'ai parlé porte aussi sur Bruxelles. Plusieurs options sont étudiées, y compris sur la zone RER, afin de pouvoir en comparer les différents impacts.

Concernant la tarification au kilomètre, il ne s'agit pas d'un mirage : nous allons la mettre en œuvre pour les poids lourds. Par contre, pour les véhicules légers, nous ne pourrons pas la faire avant 2020, ne fût-ce que pour des raisons techniques.

La population devra nous soutenir dans ce projet et pas uniquement sur la question de devoir payer ou non. Il faudra aussi être sûr que cela fonctionne correctement et que nous pourrons assurer le suivi du système.

Si un chauffeur de poids lourd peut contester une facture en disant qu'il n'a jamais été à l'endroit mentionné, cela ruinera le système. Nous voulons être certains que ce système fonctionnera, car nous n'avons droit qu'à un seul essai.

Mais je suis d'accord avec vous : nous en avons besoin, et le plus vite possible.

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

**Mme Céline Delforge.**- Je suis rassurée par le fait qu'une zone intrabrugeoise soit envisagée. Néanmoins, je plaide pour la rapidité, car les délocalisations d'entreprises se produisent dès aujourd'hui. Ce serait dommage qu'on attende 2020

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (in het Frans).- *Wij zijn het over heel wat zaken eens, maar er zijn ook nog heel wat verschillende standpunten. Daarom zijn er studies nodig om een aantal zaken te objectiveren. Pas dan kunnen we beginnen plannen maken op basis van de feiten.*

*De studie waarover ik sprak, gaat ook over Brussel. De impact van verschillende opties is onderzocht, met inbegrip van de GEN-zone.*

*De kilometerheffing komt er wel degelijk, voor de vrachtwagens. Voor lichtere voertuigen kan dat pas vanaf 2020, alleen al maar om technische redenen.*

*De bevolking moet dit project ondersteunen. Daarvoor moet het er ook van overtuigd zijn dat het correct werkt.*

*Als een vrachtwagenchauffeur een factuur kan betwisten door te beweren dat hij niet op een bepaalde plaats geweest is, valt het systeem in duigen. We willen dus zeker zijn dat het systeem werkt, want we hebben maar één poging. Maar net als u wil ik dat het systeem er zo snel mogelijk komt.*

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

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Het stelt mij gerust dat er een intra-Brusselse zone gepland is. U moet snel te werk gaan, want de delocalisatie van ondernemingen is nu al aan de gang. Wachten tot 2020 voor een oplossing zou*

pour trouver des solutions aux problèmes actuels.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME**

**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 "l'adaptateur de vitesse intelligent en vue d'accroître la sécurité routière".**

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Comme l'a souligné à diverses reprises l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), la vitesse inadaptée est l'une des principales causes d'accidents de la circulation.*

*La maîtrise de la vitesse via des limitations de vitesse est l'une des mesures les plus efficaces en matière de renforcement de la sécurité routière. D'autres mesures, comme l'instauration de zones 30 ou l'installation de caméras, ne semblent pas suffisamment dissuasives.*

*C'est pourquoi nous entendons stimuler le passage à l'adaptateur de vitesse intelligent (ISA), à l'instar du Parlement flamand, qui a déjà adopté une résolution en ce sens, et de la Chambre qui prépare actuellement une résolution en vue d'instaurer ce système. Cette démarche s'inscrit dans la droite ligne de la directive européenne pour le déploiement de systèmes de transport intelligents.*

*Partagez-vous l'analyse selon laquelle la vitesse est responsable de nombreux accidents de la route et que le contrôle de celle-ci constitue l'un des objectifs prioritaires de la politique de renforcement de la sécurité routière ?*

*Que pensez-vous du système ISA ?*

*Entre-t-il dans vos intentions d'instaurer ce système*

*verkeerd zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**betreffende "de intelligente snelheidsassistentie voor een hogere verkeersveiligheid".**

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

**De heer Jef Van Damme.**- Mijn vraag gaat over de intelligente snelheidsassistentie (ISA). Het is lang geleden dat we daarover nog iets hebben gehoord. Onaangepaste snelheid is de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. Dat heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) al verschillende keren bewezen.

Snelheidsbeheersing is één van de meest effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Dat kan men doen door snelheidsbeperkingen in te voeren. Die kan men afdwingen door het invoeren van zone 30's en vooral ook door fysieke middelen. Men kan natuurlijk ook vaste en onbemande, maar ook bemande verkeerscamera's installeren. We stellen echter vast dat er zelfs dan nog heel veel overtredingen zijn. In de zone 30 zijn dat heel vaak serieuze inbreuken. Omdat het gaat om woonzones, zijn ze bij uitstek een gevaarlijke plek.

Ik ben geen 'automan', maar we mogen niet blind zijn voor de ontwikkelingen in de autotechnologie. Die maken het mogelijk om vanop een afstand de snelheid van een auto te beïnvloeden. Dat heet dan de intelligente snelheidsassistent of intelligent speed adaptation (ISA). Er bestaan daar verschillende soorten van. Er is de optie om die volledig vast te zetten, zodat de gebruiker er niet meer kan in tussenkomen. Daarnaast is er ook een half open optie waarbij de gebruiker kan beslissen om die uit te schakelen.

*en Région bruxelloise? Les développements récents que connaissent les systèmes d'information géographique (SIG) faciliteraient l'adoption de celui-ci. La Région bruxelloise ne pourrait-elle s'impliquer davantage dans ce projet, pour faire de Bruxelles une ville plus sûre?*

#### *Discussion*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *La vitesse excessive ou inadaptée est effectivement l'une des principales causes d'accidents, ainsi qu'un facteur d'aggravation de leurs conséquences. C'est la raison pour laquelle le Plan d'actions régional 2011-2020 pour la sécurité routière, que nous avons approuvé le 28 avril 2011, a pour premier objectif stratégique la réduction des vitesses de circulation.*

*Plusieurs études démontrent que la vitesse intervient de manière prépondérante dans 20 à 35% des accidents. Il est également avéré qu'une diminution de la vitesse se traduit toujours par une diminution du nombre de victimes et de la gravité des lésions. Si nous parvenons à réduire la vitesse moyenne de 5km/h en Région de Bruxelles-Capitale, nous pourrions espérer une diminution de*

Het is een ITS-systeem of Intelligent System dat ook door Europa naar voor wordt gebracht in het kader van de richtlijn voor Intelligente Transportsystemen. Het Vlaams Parlement heeft al een resolutie goedgekeurd, maar ook het federale parlement is blijkbaar bezig met de voorbereiding van een resolutie om ISA in te voeren. We willen dat stapsgewijs stimuleren.

Deelt u mijn analyse dat snelheid de oorzaak is van heel veel verkeersongevallen en dat de aanpak daarvan een prioriteit is om de verkeersveiligheid te verhogen?

Kent u ISA en hebt daarover al een standpunt?

Gaat u in Brussel iets lanceren om ISA in te voeren? Een paar jaar geleden was het een "hot item", maar nu niet meer. Dat komt voor een stuk omdat er op dat moment nog geen digitale kaarten waren. Die maakten het mogelijk om het systeem te implementeren. Er is een constante ijking van de maximumsnelheid in het voertuig nodig aan de effectieve signalisatie op het terrein.

We zijn nu een paar stappen verder. Er bestaan heel veel Geografische Informatiesystemen of GIS-systemen die dat mogelijk maken. Kan het Brussels Gewest een stap verder zetten in het project om te komen tot een nog veiligere stad?

#### *Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.**- Overdreven of onaangepaste snelheid is inderdaad een van de voornaamste oorzaken van ongevallen en leidt bovendien tot ongevallen die ernstiger zijn. Het actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2012 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat we op 28 april 2011 hebben goedgekeurd, heeft dan ook als eerste doelstelling om de snelheid van het verkeer te doen dalen.

Er werden al meerdere studies over het thema uitgevoerd, ook in het buitenland. Daaruit blijkt dat snelheid een doorslaggevende rol speelt in 20 tot 35% van de ongevallen. Het is ook bewezen dat een daling van de snelheid tot minder slachtoffers en minder zware verwondingen leidt. Als we erin zouden slagen om de gemiddelde snelheid in het Brussels Gewest met 5 km/u te doen dalen, zou het

*25% du nombre de tués et de blessés graves.*

*Si nous voulons réduire de moitié le nombre de tués et blessés graves à l'horizon 2020, conformément à l'objectif de notre plan d'action de sécurité routière, nous devons réduire la vitesse moyenne. Le milieu urbain est particulièrement sensible à cet égard, du fait de la complexité plus grande de la conduite et de la cohabitation permanente entre usagers.*

*À titre d'illustration : environ 40% des tués et blessés graves et 22% des victimes en Région de Bruxelles-Capitale sont des piétons. Or, les chances de survie sans séquelles durables à la suite d'une collision avec un véhicule motorisé augmentent considérablement avec la réduction de la vitesse.*

*Le plan susmentionné prévoit 26 actions à cet effet, notamment en ce qui concerne l'amélioration des infrastructures, le renforcement de la répression, la communication, la sensibilisation et la cartographie.*

*Je connais le système ISA depuis des années et j'ai même pu le tester à Gand en compagnie de Johan Demol, lorsque celui-ci était commissaire de police.*

*Il existe plusieurs formes d'assistance intelligente en matière de vitesse, qui vont d'un système informatif ou de conseil à une intervention directe sur la conduite même du véhicule. À l'avenir, tous les systèmes de géolocalisation (GPS) donneront une information ou un signal au conducteur sur la vitesse pratiquée.*

*Dans le Plan d'action régional pour la sécurité routière, il est prévu de préparer l'introduction des systèmes ISA par la cartographie numérique des limites de vitesse. Celle-ci est déjà effective en Flandre. Il va de soi qu'un tel système sera plus efficacement introduit en collaboration avec les autres Régions et à condition qu'il soit obligatoire pour l'ensemble du parc automobile.*

*L'idéal serait de généraliser une telle mesure au niveau européen. En attendant, nous sommes prêts à soutenir les autorités fédérales en ce sens et à participer activement à l'introduction à terme du système.*

aantal doden en zwaargewonden in het verkeer met 25% afnemen. Het is duidelijk dat de daling van de snelheid van essentieel belang is.

Als we het aantal doden en zwaargewonden tegen 2020 met 50% willen doen afnemen, wat uiteindelijk het doel is van het actieplan voor de verkeersveiligheid, moet de gemiddelde snelheid dus dalen. De stedelijke omgeving leent zich niet tot snel rijden omdat het verkeer er complex is en kwetsbare weggebruikers (vooral voetgangers) en motorvoertuigen voortdurend rekening met elkaar moeten houden. Het is dan ook erg belangrijk voor het Brussels Gewest dat de reële snelheid van het verkeer daalt.

Ik geef een voorbeeld. Ongeveer 40% van de doden en zwaargewonden en 22% van de verkeersslachtoffers in het Brussels Gewest zijn voetgangers. De overlevingskansen en de kans om een ongeluk zonder blijvende gevolgen te overleven, stijgen voor een voetganger na een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig aanzienlijk als de snelheid daalt. Een voetganger die door een voertuig met een snelheid van 70 km/u wordt aangereden, overleeft het bijna nooit. Zijn overlevingskansen stijgen tot 55% als de aanrijding met 50 km/u gebeurt en tot 95% als de aanrijding met 30 km/u gebeurt. Dat zijn sprekende cijfers.

In het actieplan verkeersveiligheid staan 26 maatregelen om de snelheid te doen dalen. Die betreffen onder meer het verbeteren van de infrastructuur, het versterken van de handhaving, communicatie en bewustmaking en cartografie.

Ik ken het ISA-systeem al jaren, van toen ik nog schepen was in Brussel-Stad en ik het met de toenmalige politiecommissaris Johan Demol mocht testen in Gent. In die stad was een heel gebied in kaart gebracht om het systeem te kunnen gebruiken.

Er bestaan verschillende manieren om het systeem in te voeren, van systemen die informatie of advies geven (bijvoorbeeld een geluidssignaal als je te snel rijdt) tot systemen die direct ingrijpen op het besturen van het voertuig, waardoor je niet meer kan versnellen, ook al geef je meer gas.

Er zijn vandaag al GPS-systemen die ingebouwd worden in wagens, die informatie of een signaal geven aan de bestuurder over het al dan niet

*Nous nous attellerons aux préparatifs nécessaires, tout en poursuivant nos efforts en matière de sensibilisation, d'infrastructures et de répression.*

*Nous allons d'ailleurs lancer au printemps 2013 une grande campagne sur le respect des limites de vitesse, avec les partenaires des États généraux de la sécurité routière, c'est-à-dire l'IBSR, le Parquet, les services de police, les communes, etc.*

*Cette action s'accompagnera d'une action de répression coordonnée par la police et le Parquet, ainsi que d'une augmentation du nombre de contrôles. Cette campagne formera le coup d'envoi d'un effort structurel renforcé à ce niveau dans notre Région.*

respecteren van de toegelaten snelheid op de weg waar de auto zich bevindt. In de toekomst zal deze functie wellicht in alle GPS-systemen opgenomen worden en zullen de voertuigen dus allemaal een stuk intelligenter worden.

In het kader van het actieplan verkeersveiligheid wil het gewest de invoering van de ISA-systemen voorbereiden door middel van de digitale cartografie van de snelheidslimieten. Voor Vlaanderen bestaat die al, maar voor Brussel nog niet. Het heeft geen zin om een dergelijk systeem alleen in Brussel in te voeren. Als je zo'n systeem verplicht maakt, moet je ook kunnen afdwingen dat elke auto ermee uitgerust is. Brussel alleen is momenteel niet in staat om dat te doen voor de honderdduizenden voertuigen die elke dag in Brussel rondrijden.

Als er stappen gezet worden op federaal of Europees niveau, zal Brussel daar natuurlijk wel aan meewerken. Daarom willen we ook klaar zijn om bij een algemene invoering meteen mee te zijn. Idealiter zou Europa zich hiermee dienen mee bezig te houden, maar dat kan lang aanslepen en dus zou het heel positief zijn als ook de federale overheid deze stap al zou zetten.

Kort samengevat, ben ik dus bereid om actief mee te werken aan de invoering van ISA op termijn en zullen we de nodige voorbereidingen treffen om dit mogelijk te maken, maar tegelijkertijd blijven we ook inzetten op bewustmaking, betere infrastructuur en strengere handhaving in verband met de snelheidslimieten.

In dat verband laat ik u weten dat we in het voorjaar van 2013 een grootschalige campagne lanceren rond het respect voor snelheidslimieten, samen met de partners van de van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, namelijk het BIVV, het parket, de politiediensten, gemeenten en zo meer.

Deze actie zal het belang voor de snelheid nog eens onder de aandacht brengen van alle bestuurders en zal gepaard gaan met een gecoördineerde handhavingsactie van politie en parket, samen met een verhoging van het aantal controles gedurende de campagne. De bedoeling is dat de campagne de aftrap vormt van een verhoogde structurele inspanning op dit vlak in ons gewest. Ik verwijs naar de positieve resultaten die daarvan het gevolg



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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Quand la cartographie des limites de vitesse sera-t-elle disponible ?*

*Ne peut-on envisager, au-delà de mesures concernant la consommation d'alcool au volant, l'installation obligatoire d'un adaptateur automatique de la vitesse pour les conducteurs qui commettent régulièrement des excès de vitesse ?*

*Il devrait être possible d'instaurer un système de ce genre au niveau de notre flotte de véhicules publics, ce qui lui conférerait de surcroît un rôle d'exemple.*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État** (*en néerlandais*).- *S'agissant de la cartographie, je ne peux pas vous communiquer de date précise, mais le marché devrait être attribué cette année encore.*

*Votre suggestion d'installer un adaptateur automatique de la vitesse pour les automobilistes récidivistes est intéressante. Un problème subsiste néanmoins au niveau du contrôle. Nous tentons de mettre en place une collaboration constructive avec la police, mais nous ne pouvons rien lui imposer.*

*Nous allons étudier votre suggestion pour les véhicules des services publics.*

- *L'incident est clos.*

kunnen zijn.

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

**De heer Jef Van Damme.**- Ik dank u voor uw antwoord. Wanneer zal de cartografie klaar zijn? Hebt u daar al een zicht op?

Als we een alcoholslot installeren voor recidivisten die geregeld dronken achter het stuur kruipen, is het nog maar de vraag waarom we op termijn geen snelheidsslot zouden installeren voor mensen die geregeld snelheidsovertredingen begaan. Dat moet ook mogelijk zijn, al valt dat natuurlijk niet onder uw bevoegdheid.

Vanuit de Brusselse overheden zouden we in ons eigen wagenpark wel dergelijke systemen kunnen installeren. Er gaat haast geen dag voorbij of ik zie een auto van een of andere gemeente of van Brussel en zelfs bussen, snelheidsovertredingen begaan. Onze diensten vervullen een voorbeeldfunctie. Theoretisch zouden we voor onze eigen openbare dienstwagens als eerste dergelijke systemen kunnen laten installeren. Daar kunnen we wel aan werken.

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.**- Ik kan u niet precies zeggen wanneer de cartografie er zal zijn. De administratie bereidt die momenteel voor en we gaan na of we de precieze opdracht nog dit jaar zullen kunnen toewijzen.

Ik begrijp uw verwijzing naar het alcoholslot, maar de zwakte van dat systeem is de controle achteraf. Ik zie niet in hoe we dat met de diensten van het gewest voor elkaar zouden kunnen krijgen. Wij proberen voor de controles constructief samen te werken met de politie, maar wij kunnen hen geen opdrachten geven.

Uw suggestie in verband met de eigen wagens zal ik bekijken. U weet dat het wagenpark van een deel van de administratie vernieuwd wordt omdat er een aantal leasecontracten aflopen en dat we het wagenpark ook willen inperken. Ik kan echter op dit moment de implicaties van uw suggestie niet inschatten en kan daar dus ook geen uitspraken over doen.

- *Het incident is gesloten.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

**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 réalisation d'une étude régionale sur les déplacements des automobilistes".**

**M. le président.**- La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.**- Lors de la Commission de l'Infrastructure du 18 juillet 2012, vous me répondiez que les études réalisées sur les déplacements et les embouteillages en Région bruxelloise devaient être relativisées vu le manque d'informations sur la méthodologie et les critères utilisés par leurs auteurs.

Vous indiquiez également que l'étude réalisée par TomTom en 2011 n'était pas sérieuse et que de nombreuses mesures pour réduire les embouteillages étaient prises. Vous ajoutiez que l'étude Inrix 2012 devait être relativisée et qu'elle ne pouvait pas constituer une donnée fiable pour mesurer les taux d'embouteillage de notre Région.

Depuis le début de cette législature, vous affirmez que les tendances sont bonnes et que la fréquentation du réseau de transports en commun augmente constamment.

Tout cela est bien sympathique, mais nous constatons quotidiennement que les embouteillages bruxellois demeurent à un niveau extrêmement élevé. Cette situation est aussi nuisible pour les Bruxellois que pour l'image de notre Région et pour le climat socio-économique. Inutile de vous rappeler que, depuis plusieurs années, la Région bruxelloise perd des entreprises sur son territoire.

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de verwezenlijking van een gewestelijke studie over de verplaatsingen met de auto".**

**De voorzitter.**- De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin** *(in het Frans).*- *Op 18 juli 2012 relativeerde u in een antwoord de studies over de verplaatsingen en de files in het Brussels Gewest, omdat u geen informatie had over de gebruikte methodes en criteria.*

*U vond de studie van TomTom uit 2011 niet ernstig en zei dat er heel wat maatregelen genomen waren om de files in te perken. Ook de studie van Inrix uit 2012 vond geen genade in uw ogen.*

*U houdt vol dat de trends de goede kant uitgaan en dat steeds meer mensen het openbaar vervoer gebruiken.*

*Toch blijven de files een groot probleem. Dat is slecht voor de Brusselaars, voor het imago van Brussel en voor het sociaaleconomische klimaat. Sinds een aantal jaar trekken de ondernemingen weg uit het gewest.*

*De mobiliteit tijdens de spitsuren is ondermaats. Ik wil graag duidelijke antwoorden waaruit blijkt dat u oplossingen zoekt op middellange termijn en niet pas tegen 2020 of 2040.*

*Dat meer mensen het openbaar vervoer nemen is goed, maar hebt u ook gegevens over al het wegverkeer in Brussel, dus ook het autoverkeer?*

La mobilité aux heures dites "socio-économiques", qui sont les heures de déplacement des travailleurs, est mauvaise. Nous avons déjà discuté à de nombreuses reprises de l'orientation donnée. J'aimerais des réponses précises démontrant que vous vous occupez de ce dossier à moyen terme, et pas uniquement en termes d'objectifs pour 2020 et pour 2040, que je qualifierais d'utopiques.

Les chiffres que vous nous communiquez concernant la fréquentation des transports en commun sont une chose. Cela en est une autre de connaître la fréquentation et les conditions de la circulation routière. Les bus et les trams ne sont en effet pas les seuls à rouler à Bruxelles. Il me paraît essentiel que vous disposiez de données étayées sur la situation routière et que vous nous les communiquiez.

Lors de ma dernière interpellation, je vous avais senti favorable à une proposition que j'avais faite concernant la réalisation d'une étude de ce type au sein de la Région. Une étude a-t-elle été réalisée, engagée ou commandée par les autorités régionales afin de connaître l'état des lieux de la congestion du trafic routier en Région bruxelloise ?

Quelles mesures sont-elles prévues en vue de l'aménagement urbain pour 2013 en concertation avec la ministre de la Mobilité pour réduire les embouteillages et les points noirs de congestion automobile ? Combien d'immatriculations ont-elles été enregistrées en 2011 et en 2012 au sein de la Région bruxelloise ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Le temps de parcours en voiture a été mesuré, pour la dernière fois en 2009, sur 34 itinéraires répartis dans toute la Région. Une nouvelle campagne de mesure est prévue en 2014.

Une campagne de comptage routier est en cours. Elle répète une campagne semblable réalisée en 2008 afin d'en mettre les données en comparaison. Ces comptages confirment la diminution du nombre de voitures sur les routes bruxelloises, mais ne permettent pas de se prononcer sur la congestion.

La mise au point d'un modèle multimodal de déplacement permettra d'obtenir, en 2013, un état

*Heeft het gewest daarover een studie besteld of uitgevoerd?*

*Welke maatregelen plant u, samen met de minister van Mobiliteit, voor 2013 om de files in te perken en de zwarte punten weg te werken? Hoeveel nummerplaten werden in 2011 en 2012 geregistreerd in het Brussels Gewest?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *In 2009 is voor het laatst gemeten in hoeveel tijd een auto een parcours aflegt op 34 Brusselse reisroutes. In 2014 wordt de oefening herhaald.*

*Een telcampagne, zoals die van 2008, is wel opgezet. Het aantal auto's vermindert, maar over opstoppingen zegt dat niets.*

*Een multimodaal verplaatsingsmodel moet de files op piekuren in kaart brengen. Het parlement heeft de financiering van het informaticamodel vorig jaar goedgekeurd en in 2013 treedt het in werking.*

*Gelet op de hoge kostprijs worden andere studies*

des lieux portant notamment sur la congestion routière aux heures de pointe. Je fais ici référence au modèle informatique dont le financement a été approuvé par le parlement l'année passée. Le projet est en route et devrait être opérationnel à la mi-2013.

Les autres études étant assez chères, intensives et difficiles à réaliser, il nous a semblé raisonnable de n'y procéder que tous les cinq ans. Voilà pourquoi la prochaine aura lieu en 2014. Cela nous permet aussi de prendre le temps de les comparer.

Les points noirs sont constamment étudiés. Le réaménagement de la place Meiser, par exemple, fait actuellement l'objet d'une importante étude. Nous espérons pouvoir prendre une décision dans ce dossier début 2013. Quant à l'avenue de Cortenberg, elle sera percée d'un tunnel afin que le trafic de transit cause moins de problèmes au quartier, et que la place Schuman puisse être aménagée en surface en accordant une place centrale aux piétons, cyclistes et transports publics.

Environ 120.000 voitures ont été immatriculées en Région bruxelloise en 2011, dont beaucoup de véhicules de société. Leurs utilisateurs ne résident pas forcément dans notre Région. Nous ne sommes donc pas sûrs que ces voitures y roulent.

**M. Philippe Pivin.**- Je vous remercie. Comme d'habitude, vous avez été précis dans vos réponses. Vous pointiez 120.000 voitures en 2011. Qu'en est-il de la tendance de 2012 ?

Je vous entends également lorsque vous affirmez n'avoir jamais dit qu'en 2040, il ne faudrait plus de voitures en Région bruxelloise.

**M. Bruno De Lille, .-secrétaire d'État.**- Je n'ai jamais dit que j'allais interdire les voitures à cette date.

**M. Philippe Pivin.**- J'ai sous les yeux votre déclaration à la Commission de l'Infrastructure du 18 juillet. Je vous cite : "L'Union européenne prévoit partout en Europe des villes sans voitures en 2050. Pourquoi Bruxelles devrait-elle être une exception ?" C'est une manière plus diplomatique de poser la question.

**M. Bruno De Lille,.- secrétaire d'État.**- C'est l'objectif auquel on s'astreint.

*slachts om de vijf jaar herhaald. De volgende wordt in 2014 verricht.*

*Zwarte punten worden voortdurend bestudeerd. Op dit moment is het Meiserplein aan de beurt. Hopelijk wordt daarover begin 2013 beslist. De Kortenberglaan krijgt een tunnel, zodat de wijk minder onder het verkeer lijdt, en op het Schumanplein krijgen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer voorrang.*

*In 2011 zijn in Brussel 120.000 auto's ingeschreven waarvan de gebruikers niet altijd in het gewest wonen. De vraag is dus of deze auto's hier al dan niet rondrijden.*

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *U telt 120.000 voertuigen in 2011? Wat is de trend in 2012? U ontkent ook dat u gezegd hebt dat er in 2040 geen auto's meer zouden mogen zijn in het Brussels Gewest.*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *Ik heb nooit gezegd dat ik auto's dan zou verbieden.*

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *In de commissie Infrastructuur van 18 juli zei u: "De EU wil overal in Europa autoloze steden tegen 2050. Waarom zou Brussel een uitzondering moeten zijn?"*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *Dat doel streven we inderdaad na.*

**M. Philippe Pivin.**- En tout cas, je vous rejoins sur un point. Ce n'est pas en 2040, mais bien en 2050.

**M. Bruno De Lille, -secrétaire d'État.**- Il n'a jamais été dit que nous allions atteindre cet objectif par une interdiction. De nombreux autres moyens existent. J'essaie toujours de convaincre les gens qu'il y a de meilleures manières de parvenir à nos fins.

Concernant votre question sur la tendance de 2012, l'année n'est pas encore terminée et nous ne disposons pas encore des chiffres officiels. Je vais toutefois demander s'il est déjà possible de fournir des tendances.

**M. Philippe Pivin.**- Je vous remercie.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**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 mise en place des mesures d'accompagnement prévues par Iris 2 pour le RER"**

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

**Mme Céline Delforge.**- Les nuisances causées par la congestion automobile en Région bruxelloise - bruit, pollution, congestion, médiocrité de l'espace public - entraînent un exode continu des classes moyennes ce qui, d'une part, concourt à la dualisation de la population entre les plus pauvres et les plus nantis et, d'autre part, contribue à la baisse des ressources fiscales propres de la Région.

Face à cette situation, l'amélioration des liaisons de transport public de et vers la périphérie est une véritable arme à double tranchant : elle peut offrir une alternative efficace à la voiture individuelle pour les nombreux navetteurs et conduire à un

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *Ik ben het ermee eens dat het eerder 2050 zal zijn dan 2040.*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *Niemand heeft ooit gezegd dat dit via een verbod zal gebeuren. Er zijn betere manieren. Wat uw andere vraag betreft, voor 2012 hebben we nog geen officiële cijfers, maar ik zal navragen of er al een trend merkbaar is.*

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *Dank u.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de uitvoering van de begeleidende maatregelen uit Iris 2".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *De verkeersoverlast in Brussel (geluid, files, ongezellige openbare ruimtes) leidt tot een stadsvlucht van de middenklasse en bijgevolg tot een verdere dualisering van de bevolking en een daling van de fiscale inkomsten van het gewest.*

*De verbetering van het openbaar vervoer van en naar de Rand kan de talrijke pendelaars een doeltreffend alternatief voor de individuele wagen bieden en voor een modale verschuiving zorgen, wat de mobiliteit en de levenskwaliteit in Brussel ten goede zal komen, maar kan ook meer Brusselaars ertoe aanzetten om buiten het gewest te*

report modal, ce qui permettrait d'améliorer la mobilité intrabrugeoise et la qualité de vie en ville ; mais elle peut aussi inciter plus de Brugeois à s'installer à l'extérieur de la Région, tout en conservant leur emploi à Bruxelles et en continuant à bénéficier des équipements collectifs bruxellois.

L'un des paradoxes de notre Région est que les temps de parcours y sont plus élevés pour des déplacements intrabrugeois en transport public que pour un trajet en provenance de l'extérieur de la Région. Cet élément n'est pas à négliger dans les choix d'implantation de l'habitat d'une série de personnes, qui travaillent néanmoins à Bruxelles.

La parade la plus souvent évoquée face à l'effet pervers potentiel des liaisons interrégionales est de faire coïncider l'entrée en service du RER avec des mesures drastiques de réduction de la pression automobile dans Bruxelles, afin de favoriser la mobilité intrabrugeoise - et singulièrement les transports publics et les vélos - et de revaloriser l'espace public par des aménagements conviviaux.

Ces mesures sont connues sous le nom de mesures d'accompagnement et sont exposées dans une étude qui commence à faire école.

Le Plan Iris 2, adopté en septembre 2010, a évidemment identifié cet enjeu, puisque son action 2.6 prévoit l'adoption d'une série de ces mesures :

- réduire l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER ;

- améliorer le cadre de vie à Bruxelles, dont la spécialisation des voiries et la qualité des espaces publics ;

- mettre en œuvre la tarification intelligente, qui favorise le rapprochement entre le domicile et les différentes activités ;

- améliorer les conditions d'intermodalité aux abords des gares (parking de transit, vélos et voitures) ;

- réduire les capacités routières au niveau des pénétrantes dans la Région ainsi que leur prolongement.

On observe que les travaux de la mise à quatre

*gaan wonen en toch in Brussel te blijven werken.*

*Een van de tegenstrijdigheden van ons gewest is dat verplaatsingen met het openbaar vervoer binnen Brussel soms langer duren dan een traject van buiten het gewest. Dat is een belangrijk element bij de keuze van een woonplaats.*

*Om het eventueel negatief effect van het gewestelijk expressnet (GEN) tegen te gaan, wil men tegelijk maatregelen nemen om de autodruk in Brussel drastisch te verminderen. Die begeleidende maatregelen moeten de mobiliteit binnen Brussel verbeteren, met name van het openbaar vervoer en van de fietsers, en de openbare ruimte opwaarderen.*

*Die begeleidende maatregelen zijn onderzocht in een studie die ondertussen heel bekend is.*

*Ook het Iris 2-plan voorziet in een aantal begeleidende maatregelen, zoals een vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor langparkeerders in de administratieve wijken rond de GEN-stations, een specialisatie van het wegnnet, de invoering van een slimme kilometerheffing, de aanleg van overstapparkings en de vermindering van de wegcapaciteit van de invalswegen.*

*De werken voor het op vier sporen brengen van de voornaamste GEN-lijnen gaan goed vooruit en de NMBS heeft het nieuw rollend materieel besteld, dat niet alleen kan worden ingezet voor het GEN, maar ook voor langere verbindingen. Wij kunnen niet verhinderen dat de NMBS het vierde spoor gebruikt voor IC/IR-treinen voordat het GEN in werking treedt.*

*Het is dus hoog tijd dat er werk wordt gemaakt van de begeleidende maatregelen, zodat ze operationeel zijn vanaf de ingebruikneming van het vierde spoor.*

*Sommige begeleidende maatregelen vereisen studies, intergewestelijk overleg, stedenbouwkundige vergunningen, effectenstudies, investeringen en werken. Andere maatregelen liggen daarentegen volledig in handen van het Brussels Gewest, zoals een vermindering van de wegcapaciteit van de invalswegen, de invoering van een stadstol of nog het parkeerbeleid.*

voies des principales lignes RER ont progressé et que du nouveau matériel roulant a été commandé par la SNCB et qu'il ne s'agit pas de matériel qui pourrait exclusivement être utilisé pour le RER, mais bien également pour des liaisons plus longues.

L'entrée en service du RER, même si elle tarde, finira probablement par se concrétiser. De toute manière, nous ne pouvons exclure que la SNCB utilise la quatrième voie pour des liaisons IC/IR destinée à des navettes plus lointaines sans attendre la mise en œuvre du RER ou, éventuellement, sans rien faire pour mettre en œuvre ce RER.

Il est donc impératif que les mesures d'accompagnement soient clairement planifiées et susceptibles d'être opérationnelles, peut-être pas dès la mise en service du RER, mais dès l'utilisation de cette quatrième voie, que ce soit pour le RER ou les autres trains de navetteurs.

Enfin, il y a des projets de lignes interrégionales qui sont à l'étude entre la STIB et De Lijn qui viennent gonfler l'offre de transport public de et vers la périphérie en soulevant les mêmes questions que le RER. Ces lignes seront-elles source de report modal ou d'exode urbain ?

Si certaines mesures d'accompagnement requièrent des études, des concertations interrégionales, des permis d'urbanisme, avec peut-être des études d'incidences, des investissements et des travaux, il en est d'autres qui sont entièrement entre les mains de la Région bruxelloise.

Il s'agit principalement des mesures de réduction des capacités routières, en particulier aux entrées de ville, ainsi que de l'éventualité d'un péage urbain, mais également des politiques de stationnement.

Disposez-vous d'informations de la SNCB relatives à l'utilisation à d'autres fins de la quatrième voie, a priori destinée au RER, avant la mise en place de celui-ci ?

Un planning pour la mise en place des mesures d'accompagnement prévues par le Plan Iris 2 a-t-il été établi de manière à ce qu'elles soient prêtes au moment de l'entrée en fonction du RER ou de cette quatrième voie ?

Quelles sont les voiries pour lesquelles une réduction des capacités routières a été décidée dans

*Weet u of de NMBS van plan is om het vierde spoor voor andere treinen te gebruiken in afwachting dat het GEN in werking treedt? Is er een timing opgesteld voor de begeleidingsmaatregelen uit het Iris 2-plan? Zullen deze klaar zijn tegen de inwerkingtreding van het GEN of van het vierde spoor? Op welke wegen zal de capaciteit worden beperkt?*

*Worden er soortgelijke begeleidingsmaatregelen bestudeerd in het kader van het project van de intergewestelijke tramlijnen?*

le cadre des mesures d'accompagnement de la mise en œuvre du RER ?

Des mesures d'accompagnements similaires à celles prévues pour le RER sont-elles étudiées dans le cadre du développement de lignes de tram interrégionales ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Le rail joue un rôle crucial pour atteindre l'objectif de transfert modal vers les modes durables, de même qu'au niveau du développement territorial de la ville. À cet égard, le gouvernement s'est clairement positionné en faveur du renforcement du rôle structurant du rail afin d'accroître significativement le nombre de voyageurs en train, tant pour atteindre la Région que pour se déplacer en son sein.

Pour ce faire, il convient de garantir l'offre RER et, au niveau intrabruellois, une offre de qualité sur l'ensemble du territoire régional. Il s'agit également d'implanter dans les pôles accessibles en train des activités telles que le logement, les équipements - notamment scolaires - et les pôles d'emploi.

Par ailleurs, la mise en œuvre du RER et l'amélioration de l'offre ferroviaire en général doivent s'accompagner de mesures garantissant une rationalisation de la capacité routière, mais également et surtout de mesures qui améliorent significativement le cadre de vie dans la Région, en faisant explicitement la part belle à la convivialité et à un espace public de qualité au service des habitants et usagers, comme le prévoit le Plan Iris 2.

Concernant le type d'offre que le groupe SNCB a l'intention de développer dans les nouvelles infrastructures, les ministres de la Mobilité du pays se sont entendus le 8 mai dernier au sein du comité exécutif pour demander explicitement la mise en œuvre progressive du RER dès maintenant et au fur et à mesure de la mise à disposition des infrastructures. Il n'est pas prévu que les nouvelles infrastructures, les troisième et quatrième voies, soient consacrées à l'offre IC/IR.

Je le regrette mais, à ce stade, nous avons trop peu de signaux de la part du gouvernement fédéral ou du groupe SNCB quant à l'offre à venir. Nous avons mis en place un comité de concertation avec

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *De regering is grote voorstander van het plan om de structurerende rol van het spoor te versterken. Zo kunnen we het aantal reizigers dat zich met de trein naar en binnen het gewest verplaatst, laten toenemen. Daarvoor moeten we natuurlijk een degelijk GEN-aanbod garanderen, en, binnen het gewest, een kwalitatief treinaanbod dat het hele territorium dekt. Verder zullen activiteiten zoals huisvesting, schoolinfrastructuur en tewerkstellingspolen gevestigd worden op plaatsen die perfect bereikbaar zijn met de trein.*

*Deze ontwikkelingen moeten worden gekoppeld aan maatregelen die de wegcapaciteit rationaliseren, maar ook aan maatregelen die de gezelligheid en de kwaliteit van de openbare ruimten ten dienste van de inwoners en de gebruikers van Brussels verbeteren, zoals het Iris 2-plan bepaalt.*

*Verder werd op het uitvoerend comité van de ministers voor Mobiliteit op 8 mei 2012 beslist om uitdrukkelijk te vragen dat het GEN-net vanaf nu geleidelijk aan in gebruik wordt genomen, naar mate het ter beschikking komt. Het is niet gepland dat de nieuwe infrastructuur, zijnde het derde en vierde spoor, bestemd is voor het IC/IR-aanbod.*

*Spijtig genoeg hebben we te weinig informatie verkregen van de federale regering en de NMBS over het toekomstige treinaanbod.*

*We hebben een overlegcomité met de NMBS-groep opgericht om onze standpunten over het spoor zo goed mogelijk aan te kaarten en de beperkingen van de NMBS beter in acht te nemen. In dit stadium hebben we het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-groep niet officieel kunnen inkijken, maar uit officieuze informatie blijkt dat de uitvoeringstermijnen voor de nieuwe infrastructuur nogmaals worden uitgesteld. Wat betreft het aanbod, hekel ik het nieuwe plan van de NMBS, die vanaf deze week nogmaals 200 treinen afschaft.*



le groupe SNCB, lieu d'échange destiné à valoriser au mieux notre position en matière ferroviaire et à mieux intégrer les contraintes du groupe SNCB.

Cependant, à ce stade, sans consultation officielle du plan d'investissements 2013-2025 du groupe SNCB, nous ne connaissons pas les délais de réalisation de l'infrastructure. Considérant les quelques éléments qui nous reviennent de manière officieuse, nous craignons que ces délais soient encore repoussés. Et concernant l'offre, je fustige le nouveau plan de la SNCB qui supprime à nouveau, à partir de cette semaine, près de 200 trains.

Vous avez cité des mesures d'accompagnement de la mise en œuvre du RER. Je propose qu'on ne revienne plus sur la tarification au kilomètre, puisqu'on en a déjà parlé longuement cet après-midi. Concernant la réforme de la taxe de mise en circulation, nous en avons déjà discuté avec M. Vanhengel et Mme Huytebroeck. Le gouvernement est également en pourparlers concernant le stationnement. Nous essayons d'avancer le plus vite possible.

Concernant la rationalisation des capacités routières, le Plan Iris 2 prévoit la poursuite de la hiérarchisation des voiries. Un travail important au niveau de la protection des quartiers du trafic de transit est en cours. La rationalisation des capacités sur les grands axes est également intégrée. Le dernier exemple en date est l'aménagement du boulevard du Botanique, qui réserve, sur la petite ceinture, une bande aux bus et aux cyclistes. La disponibilité du modèle nous permettra d'évaluer avec précision la situation.

Un débat concernant le développement des lignes de tram interrégionales aura lieu tout à l'heure dans cette même commission.

Nous veillons à ce que ces mesures d'accompagnement ne soient pas en contradiction avec la politique de mobilité de la Région. Je pense qu'il n'y a pas de problème pour que tout soit fait à temps. Le transfert modal devrait être garanti depuis l'extérieur de la Région, mais aussi constituer une plus-value pour l'offre de transport public intrabruelloise.

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

*Met de heer Vanhengel en mevrouw Huytebroeck is al over de hervorming van de inverteerstellingsbelasting gediscussieerd en over het parkeerbeleid wordt onderhandeld. We trachten zo snel mogelijk vorderingen te boeken.*

*Volgens het Iris 2-plan moet verder werk worden gemaakt van de hiërarchie van de wegen. Ook aan de bescherming van woonwijken tegen doorgaand verkeer wordt gewerkt en de capaciteit op grote wegen wordt gerationaliseerd. Een recent voorbeeld is de Kruidtuinlaan waar op de Kleine Ring een rijstrook aan bussen en fietsers is voorbehouden. De situatie kan daar precies worden geëvalueerd.*

*Over de intergewestelijke tramlijnen wordt later in deze commissie gedebatteerd. Begeleidende maatregelen mogen natuurlijk niet ingaan tegen het mobiliteitsbeleid van het gewest. De transfer moet van buiten het gewest gegarandeerd worden en een meerwaarde voor het Brusselse openbaar vervoer betekenen.*

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

**Mme Céline Delforge.**- Je remercie le secrétaire d'État. Je pense que nous pouvons être rassurés quant aux mesures d'accompagnement, qui ne sont pas oubliées par le gouvernement.

J'attire l'attention du secrétaire d'État sur le fait que les bruits se font de plus en plus pressants pour dire que la SNCB est très demandeuse de ces quatrièmes voies, mais qu'elle entend bien les exploiter pour un autre projet que le RER. Nous devons être très vigilants et réfléchir à d'éventuelles mesures de coercition.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

**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 adjudications de la Région bruxelloise relatives à l'appui administratif auprès de Bruxelles Mobilité".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Ampe.

**Mme Els Ampe** (*en néerlandais*).- *Que des tiers réalisent des projets pour les pouvoirs publics suite à des adjudications ne me pose aucun problème. Cela permet en effet à Bruxelles d'être plus belle, plus efficace et plus agréable.*

*Des problèmes se posent toutefois avec deux adjudications récentes de la Direction appui administratif, relatives à une mission de guidance pour le projet de signalisation et de réaménagement des pistes cyclables et à l'étude et l'exécution de la signalisation et des plans qui ont trait aux pistes cyclables en Région de Bruxelles-Capitale. Il en ressort que le ministère doit engager deux dessinateurs industriels et un assistant chef de projet à titre temporaire.*

*Ces adjudications concernent des fonctions de la Direction projets et travaux d'aménagement des voiries de Bruxelles Mobilité. Les qualifications du*

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik dank de staatssecretaris. De regering heeft de begeleidende maatregelen niet over het hoofd gezien.*

*De NMBS is blijkbaar vragende partij voor deze vierde sporen, maar wil ze voor een ander project dan het GEN aanwenden. We moeten op onze hoede blijven en eventueel dwangmaatregelen bedenken.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

**betreffende "de aanbestedingen van het Brussels Gewest voor administratieve ondersteuning bij Mobiel Brussel".**

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

**Mevrouw Els Ampe.**- Met aanbestedingen realiseren derden projecten voor de gewestelijke overheid. Ik heb daar op zich geen probleem mee, als het tenminste noodzakelijk is om op die manier te werken en het Brussels Gewest de kwaliteit op een degelijke manier controleert. Zo wordt Brussel mooier, efficiënter en aangenamer.

Uit twee recente aanbestedingen van de directie Administratieve Ondersteuning blijkt echter dat er problemen zijn. Ik heb het onder meer over "de begeleidingsopdracht voor het ontwerp van de wegbebakening en de plannen inzake de heraanleg van de fietspaden" en "de studie en de uitvoering van de wegbebakening en de plannen die verband houden met de fietspaden" in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Uit deze twee aanbestedingen blijkt dat er drie extra tijdelijke personeelsleden moeten worden

*personnel de Bruxelles Mobilité et son cadre actuel ne suffisent-ils pas pour réaliser les missions précitées ?*

*En outre, dans le cadre de ces deux adjudications, les fonctions ont été décrites de manière fort vague : les qualifications précises des candidats manquent et on ne trouve aucun détail technique sur l'exécution des projets. Cette imprécision rend l'engagement de personnel supplémentaire au ministère encore plus problématique. Les pouvoirs publics font donc appel à de faux indépendants dans leurs propres services.*

*Combien de dessinateurs industriels et de chefs de projet travaillent-ils actuellement pour Bruxelles Mobilité ? Combien de personnes engagées en vertu du système précité travaillent-elles actuellement pour l'administration ? Quel est le budget prévu pour les adjudications ? Pourquoi les détails et exigences de qualité n'ont-ils pas été décrits plus précisément ? Qu'a entrepris la Région bruxelloise pour que les adjudications soient mieux définies ?*

aangeworven in het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, namelijk twee technische tekenaars en een assistent-projectleider.

Enkele van de basisopdrachten van Mobiel Brussel zijn het beheer van mobiliteitsprojecten, de vernieuwing en het onderhoud van de openbare ruimte en van de gewestwegen. Ik vraag me dan ook af of er niet voldoende gekwalificeerde personeelsleden in dienst zijn om die opdrachten uit te voeren. Het gaat immers om ontwerpen, plannen en studies opstellen en de uitvoering controleren.

Het is frappant dat er tijdelijke personeelsleden moeten worden aangeworven via een aanwerving om de gewone functie van de directie Projecten en Werken inzake weginrichting van Mobiel Brussel gedurende minstens een jaar uit te voeren. Mobiel Brussel beschikt nochtans over meer dan 500 personeelsleden. Met wat kwade wil zou men die drie tijdelijke personeelsleden zelfs schijnzelfstandigen kunnen noemen.

De huidige personeelsformatie van Mobiel Brussel zou toch moeten volstaan om de voornoemde opdrachten uit te voeren? Bij de selectieprocedure door uw diensten of Selor zouden de technische vaardigheden van de aangeworven en statutair benoemde ambtenaren zijn geëvalueerd. In het geval van de twee openbare aanbestedingen zijn de functies erg vaag omschreven, ontbreken de precieze vaardigheden voor sollicitanten en worden er geen technische details vermeld over de uitvoering van de projecten. Er wordt alleen verwacht dat men een zo laag mogelijke prijs indient.

Door de onduidelijkheid wordt de aanwerving van extra personeelsleden in het Ministerie nog problematischer. De overheid maakt dus gebruik van schijnzelfstandigen voor haar eigen diensten, wat toch vreemd is.

Hoeveel technische tekenaars en projectleiders werken nu al voor Mobiel Brussel? Hoeveel mensen die via het voornoemde systeem werden aangeworven, werken momenteel voor de administratie? Wat is het geplande budget voor de aanbestedingen? Waarom worden de details en kwaliteitseisen niet uitgebreider beschreven? Wat heeft het Brussels Gewest in het verleden ondernomen om de aanbestedingen beter te omschrijven?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Ma principale préoccupation est d'atteindre nos objectifs en termes de mobilité. La réalisation des pistes cyclables et la signalisation en font partie. Je veux que des moyens humains et matériels y soient efficacement consacrés.*

*Actuellement, 11 dessinateurs travaillent pour Bruxelles Mobilité : 6 pour les Directions projets et travaux d'aménagement des voiries et gestion et entretien des voiries, et cinq pour la Direction de l'infrastructure des transports publics. On compte en outre 56 chefs de projet : 16 à la Direction projets et travaux d'aménagement des voiries, 14 à la Direction gestion et entretien des voiries et 26 à la Direction de l'infrastructure des transports publics.*

*Actuellement, personne n'est entré à Bruxelles Mobilité par le système d'adjudication publique auquel vous faites référence. Il n'y a encore eu aucune offre valable pour ces deux adjudications publiques. Les adjudications sont détaillées et les critères qualitatifs d'une éventuelle sélection des offres y sont évidemment repris.*

*L'initiative de l'appel d'offres revient à la ministre compétente, Mme Grouwels, mais j'étais au courant et j'avais marqué mon accord. La fonction de dessinateur est très spécifique et demande une formation et une qualification précises, et celle-ci ne peut pas être confiée à une personne qui a un autre profil au sein de Bruxelles Mobilité. Il nous faut des dessinateurs.*

*Nous voulons résorber le retard pris dans le balisage des routes et l'aménagement des pistes cyclables, sans en faire prendre à d'autres projets. Pour faire face à cette augmentation temporaire de la charge de travail, nous devons donc, d'une manière ou d'une autre, renforcer provisoirement le cadre du personnel.*

*J'attends également des propositions concrètes de l'administration pour que le travail sur les pistes cyclables puisse continuer. Vu le profil spécifique de la mission et sa durée limitée, cela peut aussi bien prendre la forme d'une adjudication que d'un engagement contractuel temporaire.*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.**- Mijn voornaamste bezorgdheid is dat we de mobiliteitsdoelstellingen halen. De verwezenlijking van de gewestelijke fietsroutes en de bewegwijzering ervan zijn hiervan een belangrijk onderdeel. Ik wil natuurlijk ook dat de menselijke en materiële middelen daarbij op de meest efficiënte manier worden ingezet.

Op dit ogenblik werken er elf tekenaars bij Mobiel Brussel, zes voor de Directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen en voor de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen, vijf voor de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer. Daarnaast werken er op dit ogenblik ook 56 projectleiders bij Mobiel Brussel:

- bij de Directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen: elf voor de weginrichtingen, een voor het Lichtplan, twee voor de elektromechanische projecten, een als verantwoordelijke van de tekenaars, een als verantwoordelijke van de werfcontroleurs;

- bij de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen: een voor de openbare verlichting, twee voor de groene ruimtes en planten, twee voor het onderhoud van de wegen, vijf voor de bruggen en tunnels, vier voor de signalisatie, de markeringen en de veiligheid;

- bij de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer: vijf voor de studie van projecten, vier voor de civiele bouwkunde en de Vicom, zes voor de afwerking, vier voor de herstellingen en hernieuwingen, zeven voor de uitrustingen, laagspanning, elektromechanische projecten en bekabeling.

Op dit ogenblik werkt er bij Mobiel Brussel niemand die werd binnengehaald via het systeem van openbare aanbesteding waarnaar u verwijst. Voor beide openbare aanbestedingen werd immers geen enkele geldige offerte ontvangen. De aanbestedingen zijn wel degelijk gedetailleerd. Ook de kwalitatieve criteria voor een eventuele selectie van de offertes zijn er natuurlijk in opgenomen.

Het initiatief voor de aanbesteding werd genomen door de bevoegde minister Grouwels, maar ik was hiervan op de hoogte en was het er ook mee eens.

**M. le président.**- La parole est à Mme Ampe.

**Mme Els Ampe** (en néerlandais).- *J'estime, comme vous, qu'il ne faut pas procéder à des nominations définitives. Ce n'était pas mon propos. Je demande simplement si des personnes peuvent être engagées avec un contrat temporaire pour remplir la fonction de dessinateur. S'il faut des dessinateurs, il faut qu'ils soient engagés.*

*Contrairement à vous, je n'estime pas que l'appel d'offres soit très détaillé.*

*Quoi qu'il en soit, il est préférable d'engager du personnel par le biais d'un contrat temporaire plutôt que par le biais d'un appel d'offres.*

*Il y a trop peu de personnel disposant d'une qualification technique au sein de Bruxelles Mobilité, comme dans toutes les administrations, et même dans les entreprises d'ailleurs. J'ignore si ce problème peut être résolu par un appel d'offres. Le fait que personne n'ait réagi confirme ma thèse.*

In totaal werken er momenteel 521 mensen bij Mobiel Brussel. De functie van tekenaar is echter zeer specifiek en vraagt een bepaalde opleiding en vaardigheden. Deze taken kunnen dus niet zomaar doorgegeven worden aan iemand met een ander profiel binnen Mobiel Brussel. Voor de tekenopdrachten hebben we echte tekenaars nodig.

Zoals gezegd hebben beide aanbestedingen voorlopig geen resultaat opgeleverd. De concrete werklast inzake de bebakening van wegen en de aanleg van fietspaden blijft natuurlijk wel bestaan. We hebben daarin een achterstand opgelopen, die we volledig willen wegwerken, zonder andere projecten vertraging te laten oplopen. We zullen dus op een of andere manier voor een tijdelijke versterking van het personeelsbestand moeten zorgen.

U zult het ongetwijfeld met mij eens zijn dat we voor tijdelijke pieken in de werklast geen vaste benoemingen moeten goedkeuren. Ik wacht dan ook op concrete voorstellen van de administratie om het werk aan de fietspaden te kunnen voortzetten. Gezien het specifieke profiel van de opdracht en de beperkte duur ervan, kan dit zowel via een aanbesteding als via een tijdelijke contractuele aanwerving.

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

**Mevrouw Els Ampe.**- Ik dank u voor uw antwoord en ben het met u eens dat er geen vaste benoemingen bij moeten komen. Dat was mijn vraag niet. Ik vraag alleen of mensen via een tijdelijk contract kunnen aangeworven worden om de functie van tekenaar te vervullen. Als er tekenaars nodig zijn, moeten er worden aangeworven.

Ik dank u ook voor het gedetailleerde overzicht van het aantal tewerkgestelde mensen, hun competenties en de specifieke diensten waarvoor ze zijn ingezet.

Ik ben het niet met u eens als u stelt dat de aanbesteding zeer gedetailleerd was. Ik heb ze wel degelijk gelezen. Er is natuurlijk altijd discussie mogelijk over hoe gedetailleerd een aanbesteding moet zijn, maar zelf had ik ze wat gedetailleerder willen zien.

Los daarvan is het altijd wenselijker mensen aan te

werven via een tijdelijk contract dan via een aanbesteding.

U zult het wel met me eens zijn dat van deze 521 mensen er te weinig technisch geschoold zijn. Met dat probleem kampen alle administraties en zelfs bedrijven. Ik weet echter niet of dat met een aanbesteding op te lossen valt. Het feit dat niemand heeft gereageerd, bevestigt grotendeels mijn stelling.

Ik wens u verder nog veel succes toe met het vinden van tekenaars.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

## INTERPELLATIES

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

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE CLOSE

### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE

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

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

concernant "l'enquête de satisfaction 2012 de la STIB".

betreffende "het tevredenheidsonderzoek 2012 van de MIVB".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

concernant "l'enquête de satisfaction de la STIB".

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB".

**M. le président.**- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à la prochaine réunion.

**De voorzitter.**- Op gezamenlijk verzoek van de indieners, worden de interpellaties naar de volgende vergadering verschoven.

### INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

TOT MEVROUW BRIGITTE  
GROUWELS, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-  
GERING, BELAST MET OPENBARE

**DES TRANSPORTS,**

**concernant "un nouvel accident mortel avec un véhicule de la STIB".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- La fin du mois d'octobre et le début du mois de novembre 2012 ont été marqués par une série d'agressions envers des chauffeurs de bus, se traduisant essentiellement par des manœuvres d'intimidation voire de provocations à l'égard des chauffeurs, suivis d'actes de vandalisme sur les véhicules.

La série noire s'est brutalement accélérée le lundi 5 novembre à hauteur du musée du tram, où un adolescent a perdu la vie en n'apercevant pas l'arrivée d'un bus.

Il est assez dramatique de constater qu'un site récemment aménagé, à la suite de la mise en service de la ligne 94, présente pour les usagers des transports publics une réelle dangerosité au niveau des correspondances entre les véhicules de la STIB.

Ce fait dramatique ne peut demeurer sans une enquête minutieuse des circonstances réelles de cet accident mortel. Sur le site même réservé aux véhicules de la STIB, les conditions minimales de sécurité présentent des failles se soldant par des accidents à l'issue fatale.

On est tenté de conclure que l'aménagement des points d'arrêts à hauteur du musée du tram, où l'on rencontre des personnes qui se déplacent à pied, n'offre pas les garanties suffisantes de sécurité.

Il n'est pas inutile de revenir sur les conditions de dangerosité que présentent d'autres sites comme l'arrêt Lemonnier et le rond point Churchill à la suite des pénalisantes ruptures de charge qui sont imposées à la clientèle de la STIB. Nous avons abordé la question de nombreuses fois en commission. Peut être faudra-t-il un grave accident pour qu'une remise en question des ruptures de charge ait finalement lieu.

Par conséquent, pouvez-vous apporter les précisions suivantes : une enquête minutieuse sera-t-elle menée sur les conditions qui ont été à l'origine de ce tragique accident à Woluwe ? Ne conviendrait-il

**WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "een nieuw dodelijk ongeval met een voertuig van de MIVB".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Op 5 november 2012 stierf een adolescent ter hoogte van het Trammuseum, nadat hij een bus niet had zien komen. Nochtans is deze site recent aangelegd, maar toch blijkt het gevaar nog steeds reëel.*

*De omstandigheden van dit dodelijke ongeval moeten grondig onderzocht worden. De eigen bedding voor de MIVB-voertuigen voldoet niet aan de minimale veiligheidsvereisten, evenmin als de inrichting van de halte ter hoogte van het Trammuseum.*

*Ook op andere plaatsen, zoals de halte Lemonnier of de Churchill-rotonde, is de situatie gevaarlijk. Dat is hier al vaker aan bod gekomen. Moet er een ernstig ongeluk gebeuren, vooraleer u overweegt om de mensen hier niet meer te laten overstappen?*

*Worden de oorzaken van het tragische ongeval in Woluwe grondig onderzocht? Moet deze halte niet veiliger ingericht worden?*

pas de revoir l'aménagement des lieux afin de renforcer les conditions de sécurité pour les usagers de ce point de correspondance ?

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Une enquête est menée à différents niveaux. L'enquête judiciaire est encore en cours. Lorsqu'elle sera terminée, la STIB disposera de tous les éléments.

Ceux qui sont relatifs à l'accident en matière d'assurance sont suivis par le service contentieux de la STIB.

Les responsables du département de la sécurité et les responsables des réseaux de bus et de tram de la STIB - étant donné qu'il s'agit ici d'un site mixte - ont étudié les lieux et établi un rapport comprenant une série de propositions visant à améliorer la sécurité.

L'aménagement actuel de ce site a été réalisé conformément au permis d'urbanisme délivré le 7 avril 2010, après enquête publique et avis de toutes les parties concernées.

À la suite de cet accident malheureux, la STIB a décidé de placer des barrières sur la ligne de séparation entre les deux voies, précisément là où les arrêts se trouvent en face l'un de l'autre. Ces barrières empêcheront les piétons de traverser les voies en passant derrière un véhicule et donc sans avoir de vue suffisante sur la circulation des bus et des trams.

La STIB étudie actuellement comment mettre en place au mieux cette adaptation sans entraver la circulation des bus sur cette voie étroite.

Avant l'accident, la STIB avait également introduit une demande auprès du gestionnaire de la voirie afin d'améliorer le cheminement des piétons grâce à un passage pour piétons placé à hauteur de la rue du Leybeek. Cette adaptation a été approuvée par Bruxelles Mobilité et sera prochainement mise en place.

Enfin, rappelons qu'aucun aménagement ne peut garantir le risque zéro car il est impossible de

*Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Als het gerechtelijke onderzoek wordt afgerond, zal de MIVB over alle informatie beschikken.*

*De elementen van het ongeval inzake verzekering worden opgevolgd door de dienst geschillen van de MIVB.*

*De veiligheidsverantwoordelijken en de verantwoordelijken van het tram- en busnet van de MIVB hebben de site onderzocht en een verslag opgesteld met een reeks voorstellen om de veiligheid nog te verbeteren.*

*De huidige aanleg van deze site werd gerealiseerd conform de stedenbouwkundige vergunning afgeleverd op 7 juni 2010, na een openbaar onderzoek en advies van alle betrokken partijen.*

*Naar aanleiding van dit ongeval heeft de MIVB besloten om slagbomen te plaatsen op de scheidingslijn tussen de twee sporen, daar waar de haltes recht tegenover elkaar staan. Zo wordt vermeden dat voetgangers de sporen langs achter de voertuigen oversteken. De MIVB bestudeert momenteel hoe die aanpassing kan gebeuren zonder het busverkeer te hinderen.*

*Voor het ongeval had de MIVB al een aanvraag ingediend om de looproute van de voetgangers te verbeteren via een zebepad ter hoogte van de Leybeekstraat. Die aanpassing werd door Mobiel Brussel goedgekeurd en wordt binnenkort uitgevoerd.*

*Laat het duidelijk zijn dat geen enkele inrichting alle risico's kan uitsluiten, want het is onmogelijk alle gedragingen te voorspellen.*

*De inrichting van de haltes Lemonnier en Churchill kan niet worden vergeleken met die van de halte Trammuseum, aangezien die haltes niet door bussen worden bediend.*



prévoir tous les agissements. La disposition des arrêts Lemonnier et Churchill ne peut pas être comparée avec celle de l'arrêt Musée du Tram puisqu'aucun bus ne circule à ces arrêts. Il s'agit donc de techniques d'aménagement différentes

À l'arrêt Lemonnier, qui plus est, des barrières d'entrevoie ont déjà été installées entre les quais et la vitesse des trams y est fortement limitée. Le cheminement piéton a été sécurisé pour que ceux-ci empruntent la traversée piétonne. Des panneaux "Attention tram" ont également été installés.

Concernant l'arrêt Churchill, les correspondances se font à quai. Il n'y a donc pas de traversée de voie prévue dans le centre du rond-point.

**M. le président.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Vous êtes donc consciente des risques.

Tant au rond-point Churchill que dans les deux autres sites, il y a rupture de charge et il faut traverser des voies. On peut, certes, placer un panneau indiquant "Attention au tram", mais cela n'empêchera pas certains problèmes dont j'ai moi-même été témoin à Lemonnier ou à Churchill, où je passe régulièrement et où j'ai vécu des moments assez stressants. Ce sont des endroits dangereux.

Il y a eu un accident mortel. Il faut prendre les mesures qui s'imposent au lieu d'attendre que les choses s'améliorent toutes seules, sous peine de le regretter un jour.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN**

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

**concernant "les futures dispositions du Cobrace en matière de mobilité et en lien avec les directives du Plan Iris 2 visant les emplacements de stationnement hors et en voirie".**

*Aan de halte Lemonnier werden er al maatregelen getroffen zoals slagbomen tussen de perrons, een snelheidsbeperking voor trams, een beveiliging van de voetgangersweg en verkeersborden met "Opgelet Tram".*

*Aan de halte Churchill gebeuren de aansluitingen op het perron zelf. Er hoort dus niemand over te steken in het midden van het rondpunt.*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *U bent zich dus bewust van de risico's op deze plaatsen, waar de mensen moeten overstappen en daarbij de sporen moeten oversteken. De problemen zullen zichzelf niet oplossen, dus moet u maatregelen nemen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN**

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

**betreffende "de toekomstige bepalingen van het BWLKE inzake mobiliteit en verband houdende met de richtlijnen van het Iris2-plan inzake de parkeerplaatsen buiten en op de openbare weg".**

**M. le président.**- La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.**- Le 23 octobre dernier, votre collègue en charge de l'Environnement a confirmé en Commission de l'environnement que 55.000 places de stationnement hors voiries - c'est-à-dire dans les parkings des immeubles de bureaux et donc des entreprises bruxelloises - seraient, à terme, supprimées dans les prochaines années. Le Conseil économique et social a d'ailleurs exprimé une crainte à ce sujet dans un avis publié en février 2012.

Par la suite, Mme Huytebroeck a indiqué que cette mesure ne concernerait que les immeubles de bureaux des services publics. Elle a également annoncé que la suppression porterait non pas sur 55.000, mais sur 25.000 places hors voiries, tandis que les parkings d'entreprises privées ou autres seraient taxés.

Ces annonces variées d'un membre de votre gouvernement sont extrêmement inquiétantes. Le projet du Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (Cobrace) touche à l'aménagement du territoire, ainsi qu'au fonctionnement et au développement de notre mobilité et de notre économie régionale.

Depuis la semaine dernière, de lourdes tensions sont palpables au sein de votre gouvernement à propos du plan de stationnement. Celles-ci sont d'ailleurs répercutées dans la presse. Ce sujet est visiblement très sensible.

Cette gestion chaotique en inquiète plus d'un, puisque les fédérations professionnelles du secteur de l'immobilier et des parkings évaluent à 750 millions d'euros le coût de cette mesure du Cobrace, soit l'équivalent de la valorisation du patrimoine immobilier visé par cette disposition.

Pendant ce temps, la Région bruxelloise perd des entreprises depuis 2007 et des études démontrent que de plus en plus d'entreprises ne parviennent plus à pourvoir aux emplois qu'elles réclament, parce que les candidats potentiels redoutent les difficultés de déplacement vers leur lieu de travail.

En outre, cette disposition du Cobrace est en contradiction avec les dispositions du Plan Iris 2, qui prévoit une diminution du stationnement en voirie, compensée par une augmentation du

**De voorzitter.**- De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *Op 23 oktober jongstleden kondigde de minister van Leefmilieu in commissie aan dat er de komende jaren 55.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg (parkings van kantoren en bedrijven) zouden verdwijnen.*

*Nadien gaf zij te kennen dat de maatregel enkel betrekking zou hebben op kantoorgebouwen van openbare diensten. Er zouden slechts 25.000 plaatsen verdwijnen en de parkeerplaatsen van de privébedrijven zouden worden belast.*

*Die onduidelijke uitspraken zorgen voor heel wat ongerustheid. Sinds vorige week zijn er zware spanningen binnen de regering over het parkeerplan. Het gaat duidelijk om een gevoelig onderwerp.*

*De vastgoedfederaties schatten de kostprijs van deze maatregel uit het ontwerp van Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE) op 750 miljoen euro.*

*Sinds 2007 trekken alsmaar meer bedrijven uit het gewest weg. Uit studies blijkt dat alsmaar meer bedrijven moeite hebben om hun jobs in te vullen omdat de kandidaten vrezen dat zij niet makkelijk op hun werk zullen geraken.*

*Bovendien is die bepaling van het BWLKE in strijd met het Iris 2-plan, dat voorziet in minder parkeerplaatsen op de openbare weg, maar in meer parkeerplaatsen buiten de openbare weg.*

*Hoeveel parkeerplaatsen zijn er op en buiten de openbare weg in Brussel? Op basis van welke criteria worden bepaalde parkeerplaatsen als overtollig beschouwd? Over hoeveel overtollige parkeerplaatsen beschikken de openbare diensten in Brussel?*

*Hoeveel parkeerplaatsen zullen er binnen vijf jaar beschikbaar zijn in de overstapparkings? Welke capaciteitsuitbreiding plant de MIVB de komende tien jaar?*

stationnement hors voirie.

Au lieu d'une augmentation du stationnement hors voirie, nous assisterons à une diminution, y compris hors voirie. Confirmez-vous que le Plan Iris 2 prévoit une diminution des emplacements de parkings en voirie ? Confirmez-vous que le Plan Iris 2 prévoit une augmentation compensatoire des places de stationnement hors voirie ?

À combien s'élève le nombre d'emplacements de stationnement en et hors voirie en Région bruxelloise ? Sur quels critères des emplacements de stationnement sont-ils dits "excédentaires" et quel est leur nombre dans les services publics situés en Région bruxelloise ?

Combien de places de parking seront-elles disponibles dans les cinq prochaines années dans les parkings de transit ? Combien de places supplémentaires d'accueil pour voyageurs seront-elles prévues sur le réseau de la STIB d'ici dix ans ?

#### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à M. Albishari.

**M. Aziz Albishari.**- En écho à l'interpellation précédente auprès du secrétaire d'État à la Mobilité concernant la question des embouteillages, sujet, selon vous, hautement nuisible à l'image de Bruxelles, je rappellerai ici qu'un des outils majeurs pour la maîtrise de la congestion automobile dans une ville est le stationnement en ses murs. C'est au nom de cette maîtrise-là qu'il y a lieu d'établir une politique claire et limpide en matière de stationnement dans notre Région.

Une ville n'est pas uniquement dévolue à la route et à la mobilité automobile privée. C'est aussi un lieu de vie avec des fonctions économiques et récréatives. Force est de constater qu'aujourd'hui, l'espace public bruxellois est beaucoup trop dévolu à la mobilité automobile privée.

L'ambition du Plan Iris 2 et du Cobrace est bien de redistribuer l'espace public pour les différents usagers ainsi que pour les différents usages que l'on peut en faire. M. De Lille a notamment cité la place Schuman qui sera rendue partiellement à des activités de mobilité plus douce telles que la marche et le vélo. C'est cela une ville moderne aujourd'hui et toutes les villes prennent ce genre

#### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Albishari heeft het woord.

**De heer Aziz Albishari** (*in het Frans*).- *We hadden het eerder over de files, die schadelijk zijn voor het imago van Brussel. Een belangrijk instrument voor het beheer van de verkeersdrukte is het parkeerbeleid.*

*In de Brusselse openbare ruimte is er veel te veel plaats vrijgemaakt voor het privé-autoverkeer, ten koste van andere, economische en recreatieve, functies. Het Iris 2-plan en het BWLKE hebben de ambitie om dat te veranderen. Zo zou het Schumanplein gedeeltelijk autovrij worden. In moderne steden is dat soort zaken heel normaal.*

*Naast de beheersing van het parkeren, die ook door de Union des classes moyennes (UCM) gesteund wordt, moet er ook ingezet worden op het openbaar vervoer en op reeds besproken instrumenten, zoals de stadstol en de kilometerheffing.*

*De heer Pivin vergist zich als hij het autoverkeer en het parkeerbeleid als twee aparte kwesties beschouwt. Niet alleen de files moeten aangepakt worden, het gaat ook om de vraag hoeveel plaats we vrijmaken voor het parkeren van auto's. Die plaats kan immers ook voor andere zaken gebruikt*

d'initiatives.

Outre la maîtrise du stationnement, et même l'Union des classes moyennes (UCM), qui est un acteur économique important en Région bruxelloise, le propose, les solutions reposent aussi sur les transports en commun ainsi que sur des dispositifs dont on a déjà parlé (péage urbain, taxation kilométrique). Voilà ce que propose, selon nous, cette majorité-ci.

Si l'on découpe les problèmes, comme le fait M. Pivin, en prenant la question du trafic automobile d'un côté et la question du stationnement de l'autre, il est évident que l'on se trompe et qu'on ne pourra pas trouver de solution.

Aujourd'hui, le point essentiel n'est pas tant les embouteillages que l'on pourrait maîtriser avec d'autres outils, c'est aussi les places que l'on octroie au parking automobile dans l'espace public et en dehors de l'espace public, comme dans des intérieurs d'îlots.

Tout comme mon collègue, dont l'intervention fut pertinente, j'attends de vous des réponses claires à ces questions, même si la conclusion que nous tirerons, lui et moi, de vos réponses, ne sera peut-être pas la même.

**M. le président.**- La parole est à Mme Jodogne.

**Mme Cécile Jodogne.**- C'est effectivement une problématique difficile. Je vous propose de commencer un peu ironiquement par un point positif. En effet, Mme la Ministre, c'est peut-être via une ordonnance environnement Cobrace et via la mise en œuvre des permis d'environnement que vous allez obtenir de l'aide pour atteindre les objectifs de diminution du stationnement à Bruxelles. L'aspect positif, c'est que l'on constate de ce fait une certaine cohérence au niveau du gouvernement bruxellois.

Concernant cette proposition d'ordonnance, on peut relever des côtés positifs : la progressivité de la mise en place de cette mesure au fur et à mesure des permis d'environnement, des alternatives proposées par rapport à une éventuelle taxe, une certaine équité. En effet, puisque c'est aux zones A, B et C de terminer le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) ou le Plan régional de développement (PRD) en fonction de l'implantation et de

worden.

*Ik hoop op duidelijke antwoorden.*

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

**Mevrouw Cécile Jodogne** *(in het Frans).*- *Het is misschien dankzij een milieuordnantie en de milieuvergunningen dat u erin zult slagen om het aantal parkeerplaatsen in Brussel te verminderen.*

*Het voorstel van ordnantie bevat een aantal positieve elementen. Zo verheugt het ons dat de maatregel geleidelijk aan zal worden ingevoerd op het ritme van de afgifte van de milieuvergunningen, dat er alternatieven voor een eventuele belasting worden voorgesteld en dat er een zekere billijkheid wordt nagestreefd, aangezien er zones A, B en C zullen worden vastgesteld op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Wij mogen echter niet vergeten dat 10% van de kantoren leegstaat.*

*Bovendien is het niet altijd makkelijk om een ondergrondse parking van 2,4 meter hoog een nieuwe bestemming te geven. Als er geen herbestemmingsmogelijkheden zijn, is dat een puur*

l'accessibilité des transports publics, le nombre de places de parking devrait disparaître. On constate toutefois que 10% de ces bureaux sont vides. Ce ne sont donc pas des voitures en moins qui viendront, puisqu'il n'y en a déjà pas. Il y a donc lieu de nuancer.

À propos de la possibilité de réaffectation, ce n'est pas l'objet de la commission Mobilité. Beaucoup d'éléments montrent qu'il n'est pas aussi simple de faire autre chose que des parkings de 2,4m de hauteur et enterrés à moins de 20m. Ce n'est pas ainsi que nous allons pouvoir réaliser d'autres affectations de qualité. Il est vrai que par rapport à la valeur immobilière du bien, si des réaffectations ne sont pas possibles, cela constitue une perte sèche.

J'insiste. Une fois de plus, nous disons unanimement qu'il existe différents moyens d'atteindre cet objectif d'une moindre congestion de Bruxelles. Mais à nouveau, on ne voit pas le rapport entre les différentes politiques. On ne voit pas d'efforts suffisants pour augmenter l'offre de transports publics, notamment le RER, et pour accélérer sa mise en place, pour aménager des parkings de dissuasion permettant de diminuer le nombre de voitures entrant dans Bruxelles ou encore pour mettre en place un péage urbain ou tout autre système de tarification de l'arrivée en ville.

On déplore une fois encore cette absence au gouvernement d'une nécessaire concordance des politiques. Cela a déjà maintes fois été répété ici et pas uniquement du côté de l'opposition. La cohérence et la concordance temporelles sont pourtant indispensables si on ne veut pas arriver à des situations chaotiques avec des effets pervers qu'évidemment les gestionnaires de parkings et les associations professionnelles immobilières ne vont pas se priver de révéler, à juste titre aussi. Il faut donc insister sur l'indispensable concordance temporelle d'un panel de mesures pour arriver à cet objectif auquel nous aspirons tous, à savoir moins de voitures dans la ville.

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

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *La volonté de réduire le nombre de places de stationnement figure clairement dans l'accord de gouvernement. La qualité de l'air n'est pas bonne à Bruxelles, principalement en raison du trafic automobile, et*

*verlies voor de vastgoedwaarde van het pand.*

*Er bestaan verschillende manieren om de verkeersdruk in Brussel te verminderen. Er is echter geen samenhang tussen de verschillende beleidsmaatregelen. Zo worden er niet voldoende inspanningen geleverd om het openbaar vervoersaanbod te verhogen, de invoering van het GEN te versnellen, overstapparkings aan te leggen of een stadstol in te voeren. Een dergelijke samenhang is nochtans noodzakelijk als wij het aantal voertuigen in de stad willen terugdringen.*

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik wil een aantal zaken in herinnering brengen. De vertrekbasis is het regeerakkoord waarin duidelijk de intentie staat om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. De realiteit is dat de luchtkwaliteit in Brussel niet goed

*plus particulièrement des moteurs diesel.*

*Il existe d'autres problèmes, que pointent notamment les institutions européennes : l'impact économique de la congestion automobile, la qualité de vie, les nuisances sonores, les aspects de santé ou l'aménagement du territoire, entièrement conçu pour l'automobile.*

*La problématique de la mobilité concerne certes les navetteurs, mais aussi les Bruxellois. Le stationnement est un enjeu majeur de notre politique en la matière.*

*Il est intéressant d'observer les politiques développées par les villes confrontées aux mêmes défis. L'objectif est de réaliser un changement modal et d'inciter les automobilistes à troquer leur voiture contre des déplacements en transports publics, à pied ou à vélo. Pour cela, il faut s'attaquer à la problématique du stationnement.*

*À Jette par exemple, la situation s'est gravement détériorée en dix ans. Certaines rues sont presque continuellement occupées par des voitures en stationnement, et ce, chaque jour de la semaine.*

*Les habitants du quartier sont les principales victimes de cette situation, et notamment les 40% d'entre eux qui ne possèdent pas de voiture.*

*La suppression de places de stationnement sera-t-elle compensée par la création d'espaces publics ? Sera-t-elle opérée par rue, par quartier ou par commune ? Il faut trancher au niveau régional pour éviter notamment le syndrome "nimby".*

*Où en est le dossier ? Quelle sera l'affectation de l'espace libéré par la suppression de places ? Profitera-t-il aux 40% de Bruxellois qui ne disposent pas de voiture ?*

is. Die luchtkwaliteit is heel erg gelinkt aan het gebruik van het gemotoriseerd verkeer, vooral van dieselwagens.

Dat blijkt uit officiële studies. Ook Europese instellingen en andere actoren maken duidelijk dat er een aantal problemen zijn. Zo is er het probleem van de files die ook een economische impact hebben. Verder is er het probleem van de levenskwaliteit, zoals geluidsoverlast en gezondheidsaspecten, en is de ruimtelijke ordening volledig in het kader van de auto opgevat. Dergelijke zaken zijn al meermaals in studies naar voren geschoven. Er is niets nieuws onder de zon.

Deze regering wil uiteenlopende problemen en de mobiliteitsknoop aanpakken. Het gaat niet alleen om de pendelaars, maar ook om de Brusselaars, want die maken deel uit van het probleem. Parkeren is een essentieel onderdeel van de mobiliteitsproblematiek.

Wat de studies betreft is het altijd goed om te kijken hoe andere steden gelijkaardige problemen aanpakken. Men krijgt mensen niet zo gemakkelijk uit hun auto. Het gaat om de 'modal shift'. Er zal sowieso altijd autoverkeer zijn. Dat is geen enkel probleem. Maar er zijn mensen die nu met de auto rijden en die perfect het openbaar vervoer of de fiets zouden kunnen gebruiken of te voet gaan. Om die 'modal shift' te bereiken moet men ook raken aan de parkeerproblematiek.

Ik geef het voorbeeld van de gemeente Jette, die ik goed ken. Uit de analyse van de parkeerplaatsen in de wijken die voornamelijk door Jettenaars of mensen uit de omliggende straten worden gebruikt, blijkt dat de situatie tussen 2002 tot 2012 catastrofaal is geworden. Bepaalde straten zijn voor 95 tot 100% ingenomen door parkeerplaatsen, niet alleen tijdens de piekmomenten in de week, maar van maandag tot zondag.

De slachtoffers daarvan zijn de mensen die in de omgeving wonen en met de parkeerproblemen geconfronteerd worden. Dat geldt ook voor de mensen die geen auto hebben, maar bijvoorbeeld zaken laten leveren aan huis en tal van andere zaken. Het gaat hier om 40% van de bevolking.

Er moet dringend iets gebeuren. Deze regering heeft ervoor gekozen om de parkeerplaatsen te verminderen. Betekent dat dan ook dat er openbare

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

**M. Hervé Doyen.**- Je m'étonne des déclarations de certaines associations professionnelles, dont j'ai parfois l'impression qu'elles se tirent une balle dans le pied.

Il y a aujourd'hui en Région bruxelloise des "voitures mortes". Il s'agit pour l'essentiel de ces dizaines de milliers de voitures qui circulent chaque jour dans Bruxelles et l'embouteillent des heures le matin comme le soir. Elles quittent leur domicile pour rejoindre des parkings en ville, généralement privés, comme les parkings d'entreprise. C'est l'objet même de l'interpellation de M. Pivin.

Mais il y a aussi des "voitures vivantes", qui pour l'essentiel sont le cœur économique de notre ville : votre plombier, votre livreur... Tous ceux qui, aujourd'hui, ont besoin de leur voiture pour faire vivre la ville.

Les déclarations très linéaires et un peu dogmatiques des associations professionnelles constituent un paradoxe. Car ce sont les mêmes qui vous diront demain que votre plombier ne peut plus circuler dans la ville et finira par remettre ses affaires à cause de ses problèmes de déplacement et de stationnement.

C'est ça, la vraie vie économique, et non le fait de venir de Waterloo en voiture pour travailler aux Assurances générales, rue de la Loi, l'y garer pendant neuf heures et retourner à Waterloo le soir ! Que ces places-là soient occupées n'est pas un

ruimte zal vrijkomen?

Over de vraag welke parkeerplaatsen moeten verdwijnen, zal er straat per straat, wijk per wijk en gemeente per gemeente gestreden worden. Iemand moet op gewestelijk niveau de knopen doorhakken, om te vermijden dat het nimby-syndroom de kop opsteekt.

Wat is de stand van zaken? Wat zal er gebeuren met de vrijgekomen ruimte? Voor de jaren '60 waren er in Brussel nog echte pleinen en straten, met plaats voor banken en bomen. Je zag ook mensen te voet gaan in bepaalde straten. Zal de vrijgekomen ruimte teruggegeven worden aan de Brusselaars, aan de 40% of meer die geen auto heeft en snakt naar wat openbare ruimte?

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans).*- *Sommige beroepsverenigingen schieten zichzelf in de voet met hun verklaringen.*

*In het gewest zijn er tienduizenden 'dode voertuigen', die dagelijks in de file staan. Zij rijden van een woning naar een parking in de stad, meestal een privéparking, bijvoorbeeld van een onderneming.*

*Er zijn echter ook 'levende voertuigen', die nodig zijn om de stad draaiende te houden.*

*De beroepsverenigingen die nu dogmatische uitspraken doen, zijn dezelfde die morgen zullen klagen dat de loodgieters op de fles gaan omdat ze zich in de stad niet meer kunnen verplaatsen naar hun klanten. Deze mensen zorgen ervoor dat de stad leeft en niet de pendelaars die hier negen uur geparkeerd staan en daarna weer vertrekken uit het gewest. Ondernemingen die in de stad gevestigd zijn, moeten diensten kunnen leveren aan alle burgers.*

*Om het economische leven gaande te houden, moeten de betrokkenen nagaan wat er op het vlak van mobiliteit belangrijk is voor de economie en wat niet. De duizenden parkeerplaatsen waarover ondernemingen in het gewest beschikken zorgen mee voor de files. Er is een rechtstreeks verband tussen het aantal parkeerplaatsen in een stad en de lengte van de files.*

plus économique pour la ville. Toutes les entreprises situées à l'intérieur de la ville devraient pouvoir offrir du service à l'ensemble de nos citoyens.

Il faudra résoudre ce paradoxe. Si l'on veut que la vie économique se poursuive, il faudra bien que les acteurs économiques fassent le tri entre ce qui est important ou non pour le secteur économique en matière de mobilité, notamment automobile. L'appel d'air que représentent les milliers de places de parking dans les entreprises privées en Région bruxelloise est un facteur d'encombrement, et M. Albishari a raison de le souligner. Il y a un lien étroit entre le niveau des embouteillages dans une ville et le nombre de places de parking qui s'y trouvent.

Il n'y a pas de fatalité : certaines villes ont plus d'habitants que la nôtre, plus de navetteurs que la nôtre, et beaucoup moins de voitures que la nôtre. Sur le site de la Défense à Paris, il y a des dizaines de milliers de postes de travail. Mais pas des dizaines de milliers de places de parking. L'essentiel des travailleurs de la Défense, qui ne sont pas des ouvriers, mais des cadres, viennent travailler en transport public.

Il faut aussi que les pouvoirs publics puissent donner la garantie d'une alternative de transport public crédible. Car on y trouve également des aberrations, je vous renvoie aux articles de presse qui portent sur les engorgements de la ligne C du RER parisien.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La question du stationnement est évidemment très fortement liée à toute la problématique de la mobilité. On a déjà souvent procédé à cette analyse et chacun ici qui a pris la parole se soucie d'encourager ceux qui n'ont pas vraiment besoin de leur voiture pendant la journée à la laisser chez eux et à trouver un autre moyen de déplacement. Ceux qui, économiquement, ont besoin de se déplacer pourront ainsi le faire de manière fluide et trouver aisément un stationnement.

Nous sommes également conscients du problème de plus en plus complexe du stationnement des riverains. Il constitue désormais un réel défi à

*Sommige steden hebben meer inwoners en meer pendelaars dan Brussel, maar veel minder parkeerplaatsen. In La Défense (Parijs) werken erg veel mensen, maar de meesten daarvan komen met het openbaar vervoer.*

*Dat openbaar vervoer kent in Parijs dan weer zijn eigen problemen. De overheid moet er dus ook voor zorgen dat het openbaar vervoer een geloofwaardig alternatief vormt.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Die parkeerproblematiek staat natuurlijk in verband met de mobiliteitsproblematiek. Iedereen hier aanwezig wil Brusselaars zoveel mogelijk aansporen hun auto niet te gebruiken indien er andere verplaatsingsmogelijkheden bestaan. Zij die niet anders kunnen, dienen hun auto zo vlot mogelijk te gebruiken en hem op een correcte manier te parkeren.*

*We weten dat parkeren een groot probleem wordt voor de inwoners en we moeten er zo snel mogelijk een gepaste oplossing voor vinden. Doordat sommige zaken niet goed werden begrepen, is er in de pers spijtig genoeg een nieuwe polemiek*



relever. Chacun est bien conscient de l'urgence de trouver des solutions adéquates. Les discussions ont été nombreuses dans la presse. Certains aspects n'ont pas été bien traduits ou compris. Cette nouvelle polémique autour du stationnement est regrettable. Le problème est pourtant bien connu et tout le monde a la volonté de mieux organiser et de maîtriser le stationnement en Région de Bruxelles-Capitale et d'en faire une politique uniforme au niveau régional.

Il faut toutefois tenir compte de situations spécifiques dans certaines communes ou dans certains quartiers. Ainsi, la politique de stationnement dans un quartier densément peuplé disposant de peu de parkings privés est différente de celle appliquée dans une commune plus verdoyante et située plus à l'extérieur de la Région. On doit vraiment pouvoir tenir compte de ces caractéristiques propres.

C'est la politique que veut mettre en place le gouvernement : uniformiser la politique de stationnement de la Région et laisser en même temps la possibilité aux municipalités de faire le nécessaire en fonction des spécificités de leurs quartiers, tout en se maintenant dans un cadre préétabli.

Mais je voudrais à présent répondre aux questions de M. Pivin, ce qui m'amène à aborder les dispositions reprises dans le Plan Iris 2.

Concernant les emplacements en voirie, le Plan Iris 2 prévoit que le nombre de ces emplacements sera rationalisé et progressivement réduit au profit de la circulation des modes actifs et des transports publics ainsi qu'à la convivialité de l'espace public, selon des modalités à établir et en tenant compte de solutions alternatives ainsi que des spécificités des zones résidentielles et de certains quartiers, dont les noyaux commerçants.

Le stationnement hors voirie, solution potentielle dans la réalisation de cette politique, doit contribuer significativement à compenser la suppression des places de stationnement en voirie.

En accord, entre autres, avec les propos de Mme Jodogne, je veux insister sur le fait qu'une telle compensation passe notamment par : une autre utilisation de l'espace de stationnement disponible hors voirie en permettant aux riverains d'accéder à

*ontstaan rond dit probleem. Iedereen is zich nochtans bewust van het probleem en weet dat het belangrijk is om het parkeren vlotter te organiseren, en dat door middel van een uniform gewestelijk beleid.*

*De regering weet dat ze in dat uniform beleid ook zal moeten rekening houden met de specifieke situaties van bepaalde gemeenten of wijken. Zo zal het parkeerbeleid in een dichtbevolkte buurt er anders moeten uitzien dan in een gemeente aan de buitenrand van Brussel.*

*Mijnheer Pivin, het Iris 2-plan bepaalt dat het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zal worden gerationaliseerd ten voordele van voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en ten gunste van de gezelligheid. De manier waarop dit zal gebeuren ligt nog niet vast, maar er zal rekening worden gehouden met alternatieve oplossingen en met de specificiteiten van bepaalde wijken.*

*Het Iris 2-plan bepaalt ook dat het parkeren buiten de openbare weg op significante wijze het verminderde aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zal moeten compenseren.*

*Die compensatie kan plaatsvinden door de parkeerruimte buiten de openbare weg anders te benutten door bewoners toegang te geven tot openbare parkings onder gunstige voorwaarden of bewoners toegang te geven tot kantoorparkeerplaatsen hetzij overdag, hetzij 's avonds en tijdens het weekend. Ook kunnen bijkomende plaatsen in buurt- of bewonersparkings worden gecreëerd, op initiatief van gemeenten, het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, of op particulier initiatief.*

*Volgens de meest recente gegevens telt het Brussels Gewest in totaal 764.400 parkeerplaatsen. 290.000 plaatsen liggen op de openbare weg, waarvan 9.000 zijn voorbehouden voor taxistandplaatsen, gehandicapten, leveringen, enzovoort. 448.000 plaatsen liggen buiten de openbare weg, waarvan 197.600 zijn verbonden aan woningen en 181.400 aan kantoren. De resterende 69.000 plaatsen worden verdeeld onder de industriector, het onderwijs, de handelszaken, de erediensten en de vrijetijdsbesteding.*

*Daarbij horen nog eens 24.500 plaatsen in*

des parkings de bureaux soit la journée sur la base des places récupérées dans le cadre de l'octroi des nouveaux permis d'environnement, soit inoccupés en soirée et durant le week-end ; l'accessibilité des riverains aux parkings publics à des conditions préférentielles ; la création d'emplacements supplémentaires dans des parkings de riverains ou de proximité, à l'initiative des communes, de l'Agence régionale du stationnement ou des particuliers.

Il s'agit d'un arsenal de mesures déjà existantes, mais sous-utilisées ou à développer. Ce sont donc des espaces de stationnement situés hors voirie.

Selon les chiffres les plus récents, le nombre total d'emplacements de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale est de 764.400, répartis comme suit : 290.000 places en voirie dont 9.000 sont réservées aux emplacements pour taxis, personnes handicapées, livraisons, etc. ; 448.000 places hors voirie dont 197.600 liées aux logements, 181.400 aux bureaux. Le solde, soit 69.000 places, est réparti dans les secteurs de l'industrie, de l'enseignement, des commerces, des cultes et des loisirs.

À cela s'ajoutent encore 24.500 et 1.900 places, respectivement pour les parkings publics et de transit.

Ma collègue, la ministre de l'Environnement, Mme Huytebroeck, est sans doute mieux à même de vous informer sur les définitions proposées dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (Cobrace). Comme vous le savez, actuellement, le nombre maximum d'emplacements de stationnement autorisé dans les bureaux est déterminé par le Règlement régional d'urbanisme (RRU).

À ma connaissance, il n'existe pas de relevés concernant les services publics situés en Région de Bruxelles-Capitale.

**M. le président.**- La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.**- Le sujet qui nous occupe est vaste et sensible. Les réponses que vous apportez à mes questions sont malheureusement cloisonnées.

Je partage les réflexions de mes collègues en vue de réduire, à terme, l'utilisation de la voiture en ville.

*openbare parkings en 1.900 plaatsen in overstapparkings.*

*Mijn collega mevrouw Huytebroeck kan u ongetwijfeld verder informeren over de definitie die in het ontwerp van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE) worden voorgesteld. Op dit ogenblik wordt het maximum aantal toegelaten parkeerplaatsen in de kantoren bepaald door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV).*

*Naar mijn weten bestaan er geen cijfers met betrekking tot de overheidsdiensten in het Brussels Gewest.*

**De voorzitter.**- De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin** (in het Frans).- *Het onderwerp ligt zeer gevoelig en uw antwoord is jammer genoeg versnipperd.*

*Ik ben het met mijn collega's eens om de stad autoluw te maken. Het verkeer is schrikwekkend*

Nous faisons en effet le constat, toutes formations politiques confondues, que la circulation en ville est devenue épouvantable. Nous ne pouvons pas nous satisfaire de messages lénifiants ou d'une vision idéalisée.

Les médias nous apprennent que la SNCB supprime un certain nombre de trains, que le RER est devenu une sorte de Graal inaccessible, qui se concrétisera peut-être le jour où, selon le vœu de M. De Lille, il n'y aura plus de voitures en ville et où le RER ne sera plus nécessaire ! En outre, les lignes de la STIB sont surchargées en certains lieux et à certaines heures.

Si l'on veut satisfaire l'usager bruxellois, il faut lui proposer une offre alternative. Or, à l'heure actuelle, la voiture reste un mal incontournable. Celui-ci n'est pas traité à la racine puisque ce qui se fait d'un côté - la suppression de places de stationnement en voirie dans le Plan Iris 2 - est compensé ailleurs, faute de mieux.

De plus, votre collègue en charge de l'Économie, M. Cerexhe, a attiré l'attention sur le risque de délocalisation. Dès lors, la cohérence de ce plan ainsi que sa contribution à la viabilité économique de notre Région laissent à désirer.

Nous cherchons en vain une vision cohérente dans cette problématique, certes très délicate à traiter.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "le malaise des taxis bruxellois".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Le sujet de cette interpellation n'est pas neuf. J'ai déjà soumis une première interpellation à ce propos en 2004, et il avait déjà fait l'objet d'interpellations dans les

*geworden. We zijn niet langer tevreden met vage beloften.*

*De media laten weten dat de NMBS treinen schraapt en het GEN een soort van graal is geworden. Misschien wordt het GEN concreet de dag dat er in Brussel geen auto's meer rijden en het dus niet meer nodig is. Daarnaast zijn sommige lijnen van de MIVB op sommige tijdstippen overbelast.*

*De Brusselaar wil een alternatief zien. Vandaag is de auto een onontkoombaar kwaad dat niet met wortel en tak wordt uitgeroeid. Zo wordt het schrappen van parkeerplaatsen elders gecompenseerd.*

*Bovendien wees de heer Cerexhe op het gevaar van delocalisatie wat de coherentie van het plan niet ten goede komt.*

*Een coherente visie op deze delicate problematiek is dan ook meer dan welkom.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de malaise bij de Brusselse taxi's".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Over dit probleem heb ik voor het eerst geïnterpelleerd in 2004, maar blijkbaar is er nog steeds geen oplossing voorhanden.*

législatures précédentes. C'est dire que ce problème persiste et que nous ne parvenons pas à le solutionner.

Les taxis bruxellois rencontrent une concurrence déloyale de plus en plus vive de la part des taxis de la périphérie qui n'hésitent pas à embarquer des clients dans la Région bruxelloise, alors que les taxis bruxellois ne peuvent charger un client à l'aéroport de Bruxelles National, par exemple.

J'ouvre ici une parenthèse : c'est aberrant en termes d'économies d'énergie et de pollution. Comment espère-t-on améliorer la qualité de l'air et la consommation d'énergie dans cette ville en laissant perdurer de telles inepties ? Cela me fâche.

Il y a manifestement une distorsion de concurrence qui serait due à une différence des systèmes d'autorisations délivrées en Flandre et dans notre Région.

De surcroît, les taxis bruxellois dénoncent une absence de contrôles en territoire de Bruxelles-Capitale en dehors des heures de bureau. Et, effectivement, la nuit, quand les contrôles sont moins nombreux, les taxis venant de Flandre n'hésitent pas à charger encore plus de clients sur le territoire bruxellois.

Les taxis bruxellois regrettent également une absence de soutien de la part des pouvoirs publics et relèvent une faiblesse dans la législation bruxelloise qui n'empêche pas aux taxis flamands d'effectuer des courses dont les points de départ et d'arrivée sont situés dans notre Région.

Mme la ministre, pourriez-vous nous dire pourquoi ce service de contrôle des taxis n'est pas assuré 24 heures sur 24 pour faire respecter la législation ?

Est-il exact que la cour d'appel de Bruxelles a estimé en 2011 que la réglementation bruxelloise ne pouvait empêcher les taxis flamands d'effectuer des chargements et des courses sur le territoire de la Région bruxelloise ?

Si cette situation est due à une pénurie de taxis bruxellois, il faudrait y réagir et prendre des mesures adéquates. Et si c'est le cas, laisser compenser une pénurie par une situation un peu sauvage n'est pas une solution.

*De Brusselse taxi's krijgen steeds meer deloyale concurrentie van taxi's uit de Rand, die in het Brussels Gewest klanten oppikken, terwijl de Brusselse taxi's niemand mogen oppikken aan de luchthaven.*

*Dat is niet alleen oneerlijk, maar bovendien is het erg vervuilend en een grote energieverpilling om de taxi's leeg te laten rijden.*

*Het probleem ligt hem in de verschillende vergunningssystemen. Bovendien, klagen de Brusselse taxi-uitbaters, wordt er in Brussel buiten de kantooruren nauwelijks gecontroleerd en krijgen de Vlaamse taxi's dus ruim baan.*

*De Brusselse taxi-uitbaters betreuren het gebrek aan steun van de overheid en wijzen op een leemte in de wetgeving, waardoor Vlaamse taxi's ongehinderd ritten kunnen uitvoeren tussen twee plaatsen in het Brussels Gewest.*

*Waarom worden de taxi's niet dag en nacht gecontroleerd?*

*Heeft het hof van beroep van Brussel in 2011 inderdaad vastgesteld dat de Brusselse reglementering Vlaamse taxi's niet verbiedt om ritten uit te voeren in het Brussels Gewest?*

*Als dit het gevolg is van een tekort aan Brusselse taxi's, moet daar iets aan gedaan worden. De huidige situatie biedt alvast geen oplossing.*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

*(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

*Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.**- Mme Teitelbaum met le doigt sur un problème délicat, auquel il est difficile de trouver une solution. Bien avant l'arrivée de Mme la ministre, ce problème existait déjà et les remous en la matière sont fréquents.

Je relève avec intérêt que le MR soutient le recrutement de nouveaux fonctionnaires dans le but d'augmenter le contrôle. Mme la ministre, il faut en prendre note, c'est un événement important !

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je l'ai déjà fait.

**M. Jamal Ikazban.**- Mme Teitelbaum soutient l'idée d'engager des fonctionnaires !

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Alors que ceux qui sont là pourraient mieux travailler.

**M. Jamal Ikazban.**- Vous avez quand même plaidé pour l'engagement de personnel supplémentaire. C'est très bien !

À ma connaissance, nous avons déjà eu l'occasion de parler de ce problème. Depuis lors, il me semble que les contrôles ont lieu 24 heures sur 24. Mme la ministre le confirmera, ou non.

Mme Teitelbaum a parlé de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles. Depuis, un arrêt de la Cour constitutionnelle a été rendu, en mars 2012, cassant l'arrêt de la cour de Bruxelles. Il peut être interprété de différentes façons, ce qui ne dissipe pas le flou.

On peut refaire toute l'histoire des procédures qui se sont succédé, et il y a eu différents recours, introduits par plusieurs tierces parties. Cela semble difficile de sortir de ce problème de réglementation en matière de prise en charge de clients par des taxis dans une autre Région que la leur.

Faut-il changer cette réglementation, ou la

*Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban** *(in het Frans).*- *Mevrouw Teitelbaum legt de vinger op de wonde.*

*Ik noteer dat de MR de indienstneming van extra ambtenaren om de controle op te voeren, steunt. Dat is een belangrijk punt, mevrouw de minister!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb het genoteerd.*

**De heer Jamal Ikazban** *(in het Frans).*- *Mevrouw Teitelbaum steunt de indienstneming van ambtenaren!*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *De ambtenaren in dienst zouden ook wat beter kunnen werken.*

**De heer Jamal Ikazban** *(in het Frans).*- *Toch hebt u gepleit voor meer ambtenaren en dat is een goede zaak.*

*Sinds ons vorige debat over deze kwestie lijkt het erop of de controle dag en nacht plaatsvindt.*

*Mevrouw Teitelbaum verwees naar het arrest van het hof van beroep van Brussel, maar sindsdien heeft het Grondwettelijk Hof een uitspraak gedaan die op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd.*

*In het licht van alle gevoerde procedures is het niet gemakkelijk om uit te maken of we met deze reglementering al dan niet cliënten kunnen ophalen in een ander gewest.*

*Moet de reglementering worden aangepast of eerder waterdicht worden gemaakt? Is dat mogelijk? De oplossing ligt alleszins in een akkoord met de andere gewesten.*

bétonner ? La solution passera inévitablement par un accord de coopération entre les Régions.

Mme Teitelbaum a parlé du malaise des taxis bruxellois. Il est causé par cet arrêt qui permet aux taxis flamands de charger et décharger des clients à Bruxelles et qui crée une concurrence déloyale.

Certaines sociétés bruxelloises recourent également à l'utilisation de plaques flamandes.

Le problème est plus complexe qu'il n'y paraît. Lorsque vous parlez de pénurie, il s'agit de s'attaquer à la source du problème. Comment expliquer la multiplication des "plaques chocolat" dans le secteur, notamment parmi les Bruxellois ? Quant à la pénurie, j'ignore si celle-ci est réelle ou pas. Même au sein du secteur, les avis divergent sur ce point.

La semaine dernière, en fin de journée, je n'ai personnellement pas trouvé de taxi pour quitter le centre-ville. L'emplacement réservé aux taxis était vide. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une pénurie de l'offre, mais bien d'un problème de répartition en termes géographique et d'horaire. Aux heures de pointe, par exemple, les embouteillages sont nombreux et nuisent à la fluidité de la circulation des taxis.

Cette fluidité ainsi que l'accès à la profession, pour ce qui est de l'acquisition d'une plaque, sont des problèmes qui affectent le secteur.

Ainsi, l'obtention d'une plaque de taxi est gratuite en Flandre, mais ne l'est pas à Bruxelles. Le candidat bruxellois doit en outre disposer d'un casier judiciaire vierge. Il s'agit d'une forme de double peine. Il me paraît pourtant logique d'offrir une possibilité de réinsertion par le biais de ce secteur. Le métier de chauffeur de taxi, dont la pénibilité est certaine, constitue un tremplin pour de nombreuses personnes en recherche de réinsertion. La Flandre est moins exigeante que Bruxelles sur ce plan. Il faudra bien à un moment ôter les œillères et aborder le sujet franchement.

Les conditions d'accès au secteur et la pénurie sont également des problématiques d'actualité, pour ce qui est notamment des conséquences liées aux décisions. Vous avez évoqué la cour d'appel de Bruxelles en 2011, j'ai cité l'arrêt de la Cour constitutionnelle en 2012. Il est à prévoir que d'autres recours seront introduits et que nous aurons

*Mevrouw Teitelbaum had het over de malaise van de Brusselse taxi's die te wijten is aan dat arrest. Het biedt Vlaamse taxi's de mogelijkheid om klanten op te pikken en af te zetten in Brussel, wat oneerlijke concurrentie veroorzaakt.*

*Sommige Brusselse ondernemingen zoeken hun heil in Vlaamse kentekenplaten. Het is een complex probleem. Als er schaarste heerst, moet dat probleem worden aangepakt.*

*Vorige week kon ik geen taxi vinden om het centrum te verlaten. Ik denk niet dat er schaarste is op het vlak van het aanbod, maar dat het probleem eerder te wijten is aan de geografische spreiding en het dienstrooster. Tijdens piekuren remmen verkeersopstoppingen de taxi's af.*

*De sector heeft dus last van verkeersopstoppingen, maar raakt ook moeilijk aan kentekenplaten.*

*In Vlaanderen is een taxiplaat in tegenstelling tot in Brussel, gratis. Bovendien mag in Brussel de kandidaat-chauffeur geen strafblad hebben. Nochtans kan de uitoefening van dit beroep een eerste stap betekenen naar maatschappelijke integratie.*

*De moeilijke toegang tot het beroep en de schaarste zijn problemen die gerechtelijke uitspraken tot gevolg kunnen hebben. Naast een arrest van het Brussels hof van beroep en dat van het Grondwettelijk Hof, zullen er allicht nog andere zaken aanhangig worden gemaakt.*

*Toen u als minister aantrad, beloofde u overleg te plegen met de burgemeester van Zaventem. Hij is lid van dezelfde politieke partij.*

encore à brandir la réglementation.

En début de législature, vous aviez pris l'engagement de contacter le bourgmestre de Zaventem pour discuter de ce problème. Celui-ci appartient d'ailleurs à votre formation politique.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Non, il est Open Vld.

**M. Jamal Ikazban.**- C'était, dans ce cas, encore plus courageux de votre part.

Je pense que vous n'avez pas pu avancer grandement et que le problème reste encore très cloisonné.

Je ne crois pas que les Bruxellois aient le droit de faire venir un taxi de Gand. Vous avez ici, dans la périphérie de Bruxelles, une organisation qui occupe le terrain bruxellois. On ne parle plus de taxis qui font la navette et n'ont pas envie de repartir à vide, mais d'une "association" de taxis de la périphérie, avec des plaques flamandes, qui squattent le marché bruxellois. Non seulement, il s'agit d'une concurrence déloyale, mais celle-ci pourrait en outre entraîner des conséquences dommageables.

Je vous encourage donc. Mais, si vous avez rencontré des difficultés avec le bourgmestre de Zaventem, je pense qu'il sera encore plus difficile de mettre d'accord les trois Régions. C'est toutefois impératif, même si je pense que la Région wallonne est moins dans le coup. Il va falloir trouver une possibilité de dialogue pour bétonner les choses si nous voulons éviter de subir les conséquences des recours passés et futurs.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La concurrence déloyale est un vrai problème, dont mes services et moi-même avons bien conscience. La lutte contre toutes les formes de concurrence déloyale est la priorité des actions de contrôle de la Direction taxis. Cela dit, l'identité claire des taxis bruxellois permet désormais de distinguer rapidement les véhicules qui ne sont pas autorisés à prendre des clients en charge dans cette Région. Ils peuvent amener des voyageurs à Bruxelles, mais doivent ensuite s'en retourner à vide vers leur point

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Neen, hij is lid van Open Vld.*

**De heer Jamal Ikazban** (in het Frans).- *Dan zou dat des te moediger zijn van uwentwege.*

*U hebt echter nog niet veel vooruitgang geboekt.*

*Brusselaars hebben niet het recht om een taxi van Gent te laten komen. In de Brusselse Rand is echter wel een soort "taxivereniging" met Vlaamse nummerplaten actief, die het Brusselse grondgebied inpalmt. Hier is sprake van oneerlijke concurrentie.*

*Ik wens u goede moed. Het is niet gemakkelijk om met de burgemeester van Zaventem te onderhandelen, maar een akkoord tussen de drie gewesten zal nog moeilijker zijn. Het komt erop aan een dialoog op gang te brengen en de zaken duidelijk te stellen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *De strijd tegen oneerlijke concurrentie is een prioriteit van de Directie Taxi's. Dankzij de duidelijke identiteit van de Brusselse taxi's is het makkelijker om de voertuigen te onderscheiden die geen klanten in ons gewest mogen oppikken.*

*Er vinden wel degelijk controles plaats, ook 's avonds, 's nachts en in het weekend. Een permanente controle, dag en nacht, is echter onmogelijk. Wij hebben het aantal controleurs*

de départ.

Des contrôles ont bel et bien lieu, y compris le soir, la nuit et durant le week-end. Un contrôle permanent 24 heures sur 24 est cependant impossible. Nous avons déjà augmenté le nombre de contrôleurs, mais pas encore suffisamment. Nous essayons néanmoins de nous organiser et nous avons mené récemment, par exemple, des contrôles toutes les nuits durant une semaine complète.

L'arrêt de la cour d'appel auquel vous faites référence a été cassé fin novembre par la Cour de cassation. Cette dernière a confirmé le principe selon lequel la réglementation bruxelloise empêchait les taxis non bruxellois (tant flamands que wallons) d'effectuer des courses sur notre territoire. Le doute n'est donc plus permis : un taxi ne peut effectuer des courses sur le territoire bruxellois s'il n'est pas en possession d'une licence bruxelloise.

J'ai tenté d'évoquer avec le bourgmestre de Zaventem ce système selon lequel les taxis de Zaventem peuvent amener des clients à Bruxelles mais doivent repartir à vide, et inversement pour les taxis bruxellois. Cette tentative en est cependant restée au stade de l'intention.

Donc, on ne s'est pas vus à ce sujet mais, entre-temps, j'ai aussi observé comment fonctionnent les taxis à l'étranger est c'est la même chose qu'à Bruxelles.

Si vous prenez le taxi à Nice pour aller vers Cannes, seuls les taxis niçois sont habilités à vous amener à bon port. Quand vous revenez à Nice en partant de Cannes, ce sont les taxis cannois qui ont l'autorisation d'assurer la navette.

C'est un système qui protège les taxis bruxellois qui sont les seuls à pouvoir assurer des courses en Région de Bruxelles-Capitale. Il y a 1.300 licences de taxis et, si j'augmente le nombre de licences, le secteur va directement réagir en arguant de sa future mort économique.

La question de la pénurie, constatée périodiquement, est un élément sérieux que je suis en train d'analyser. Nous avons commandé une étude économique pour le secteur des taxis à Bruxelles, qui sera achevée au début de l'année

*verhoogd, maar dat blijft onvoldoende. Wij doen wat wij kunnen. Zo hebben wij onlangs gedurende een hele week elke nacht controles uitgevoerd.*

*Het arrest van het hof van beroep werd eind november door het Hof van Cassatie vernietigd. Volgens het Hof verhindert de Brusselse reglementering dat niet-Brusselse taxi's op het Brussels grondgebied mensen mogen vervoeren.*

*Ik heb getracht de burgemeester van Zaventem te benaderen over het feit dat de taxi's uit Zaventem klanten naar Brussel mogen rijden, maar leeg moeten terugkeren, terwijl het omgekeerde geldt voor de Brusselse taxi's. Wij hebben elkaar echter nog niet ontmoet.*

*In het buitenland werken taxi's op dezelfde manier als in Brussel. Een rit van Nice naar Cannes mag enkel worden uitgevoerd door taxi's uit Nice, terwijl een rit van Cannes naar Nice enkel door taxi's uit Cannes mag gebeuren.*

*Dit systeem beschermt de Brusselse taxi's. Er zijn 1.300 licenties uitgereikt voor het Brusselse grondgebied. Een verhoging van het aantal licenties zou de sector, die voor zijn broodwinning vreest, doen steigeren.*

*Ik zoek naar een oplossing voor het gebrek aan taxi's, dat zich herhaaldelijk voordoet. Wij hebben een economische studie over de Brusselse taxisector besteld. De resultaten zullen begin volgend jaar beschikbaar zijn en door het adviescomité worden besproken.*

*De taxisector moet op een correcte manier zijn brood kunnen verdienen. Naast de inspanningen om de sector rendabeler te maken, moeten er ook maatregelen komen om de dienstverlening te verbeteren. Die discussie wordt voortgezet binnen het adviescomité.*



prochaine et sera discutée au sein du comité d'avis. Mon but est que ce secteur reste économiquement viable et que le personnel qui y travaille puisse gagner sa vie d'une manière convenable. Les efforts qui sont entamés à différents niveaux pour rendre ce secteur plus rentable sont accompagnés, selon notre demande, d'une augmentation de la qualité du service. Cette discussion se poursuit au sein du comité de consultation du secteur des taxis.

Je travaille au renforcement économique du secteur des taxis bruxellois. Nous continuons à combattre la concurrence déloyale : des contrôles sont effectués à ce sujet. J'espère disposer de plus de contrôleurs un jour pour être encore plus sévère. J'ai le soutien, à ce sujet, du secteur des taxis bruxellois.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Nous vous encourageons à poursuivre dans cette réflexion. Vous dites que l'avantage des taxis est leur visibilité. Lorsque quelqu'un a besoin d'un taxi, qu'il soit Bruxellois ou touriste, il prendra le premier véhicule venu, et ce n'est pas à lui d'en contrôler l'origine car il a simplement envie de se rendre où il doit aller sans attendre sous la pluie ! Certes, la visibilité est là, mais cela ne résoudra pas notre problème !

J'avais également évoqué le problème de la pénurie en rapport avec cette problématique. Il existe bel et bien 1.300 licences, mais on peut se demander si elles sont toutes exploitées. En effet, pendant une longue période, plusieurs centaines de voitures n'ont pas roulé à temps plein car les chauffeurs ont dû faire face à une série de problèmes annexes.

Outre le nombre de licences octroyées, il existe donc de nombreux paramètres dont il faut tenir compte. Il convient de voir si tout est en règle, si le nombre exact de voitures roule et à quels moments. En effet, les centrales de taxis ont expliqué qu'elles ont parfois du mal à atteindre le quota des 24 heures.

Cette problématique possède donc nombre de ramifications. Je ne dis pas qu'il faille augmenter le nombre de licences, mais il faudrait, par exemple, voir s'il existe un lien entre le nombre insuffisant de taxis qui roulent et l'affluence de taxis en

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).**- *Wij moedigen u aan om de denkoefening voort te zetten.*

*De zichtbaarheid van de Brusselse taxi's lost het probleem niet op. Iemand die een taxi nodig heeft, maakt er niet om waar die taxi vandaan komt. Hij wil gewoon zo snel mogelijk op zijn bestemming raken!*

*Er zijn 1.300 licenties, maar de vraag is of die wel allemaal worden gebruikt. Gedurende een hele periode reden honderden taxi's niet voltijds, omdat de chauffeurs met andere problemen te kampen hadden.*

*Naast het aantal licenties moet dus ook met tal van andere parameters rekening worden gehouden, zoals het aantal voertuigen dat op een gegeven tijdstip beschikbaar is.*

*Ik denk niet dat het aantal licenties moet worden verhoogd, maar wij moeten wel nagaan of er een verband is tussen het tekort aan taxi's en de toevloed van taxi's uit Vlaanderen.*

*Een samenwerkingsakkoord lijkt mij onontbeerlijk. De beste oplossing zou zijn dat geen enkele taxi leeg vertrekt, noch in de ene noch in de andere richting.*

*De huidige wetgeving zou de Brusselse taxi's moeten beschermen, maar dat is blijkbaar niet het*

provenance de la Flandre qui chargent des clients. Cela étant, tout comme M. Ikazban, je pense qu'un accord de coopération est nécessaire. L'idéal serait en effet que les taxis ne repartent pas vides, ni dans un sens, ni dans l'autre, et que l'on parvienne à trouver une solution intelligente à ce problème. L'exemple de Nice et Cannes est une chose, mais nous traitons de la périphérie d'une région et ce système semble ici assez abscons.

Par ailleurs, vous dites que la législation protège les taxis bruxellois. Elle le devrait, en effet, mais ce n'est pas le cas actuellement, sinon, nous n'évoquerions pas ce problème.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- À cet égard, la Cour de cassation a confirmé que la réglementation bruxelloise était tout à fait correcte, que les taxis périphériques ne pouvaient pas rouler ici. Le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est bien réservé aux taxis bruxellois !

Mes contrôleurs peuvent donc aller vérifier en toute légitimité ce que font les chauffeurs qui ne disposent pas de cette licence bruxelloise et n'ont donc pas le droit de travailler sur notre territoire.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Quand on voit le nombre de citations Pro Justitia qui ont été envoyées jusqu'à présent, je ne sais pas s'il faut plus de contrôleurs. Ils peuvent en tout cas maintenant sanctionner en cas de problème, et peut-être dépasseront-ils alors les résultats de 2012 : en juin, on comptait douze Pro Justitia pour les taxis sans autorisation d'exploiter, six pour les faux taxis, et six saisies pour les taxis sans autorisation. Peut-être y a-t-il un effort à faire...

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES**

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

**concernant "la position et la participation du  
gouvernement bruxellois dans les projets  
flamands d'élargissement du ring".**

*geval, anders zouden we deze discussie niet hebben.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Het Hof van Cassatie heeft de wettelijkheid van de Brusselse regelgeving bevestigd. Dat betekent dat de taxi's uit de Rand hier niet mogen rijden. Het Brussels grondgebied is voorbehouden voor de Brusselse taxi's!*

*De controleurs mogen dus nagaan of de chauffeurs over een Brusselse licentie beschikken.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Gezien het aantal pro-justitia's die tot nu toe zijn verstuurd, weet ik niet of er meer controleurs nodig zijn: twaalf pro-justitia's voor taxi's zonder licentie, zes voor valse taxi's en zes inbeslagnemingen van taxi's zonder vergunning. Misschien moet er op dat vlak een inspanning worden geleverd.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

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

**betreffende "de positie en de betrokkenheid van de Brusselse Regering bij de Vlaamse plannen voor de verbreding van de Ring".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Le 1er mars 2012, le gouvernement bruxellois a rendu un avis négatif, assorti de questions et remarques légitimes, sur l'étude MER du gouvernement flamand relative à l'élargissement du ring.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *C'est l'administration qui a formulé des remarques et questions, pas le gouvernement.*

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Je suppose que le gouvernement, ou du moins quelques-uns de ses membres, ont émis une série de questions et remarques.*

*Il est inconcevable que l'étude MER n'ait pas étudié un scénario alternatif consistant à investir dans les transports en commun, les aménagements pour vélos et les mesures fiscales à l'image de la taxe kilométrique intelligente. Elle semble viser à tout prix l'élargissement du ring sans envisager d'alternatives.*

*L'un des points faibles de l'étude MER est que certains scénarios partent du principe que la taxe kilométrique intelligente sera déjà en vigueur, de même que les nouvelles lignes de tram de De Lijn. Or, ces plans ne sont pas encore réalisés.*

*En attendant, les bureaux d'études s'attellent en silence à l'achèvement du plan. Il y a fort à parier que la prochaine communication sur le dossier annoncera la décision du gouvernement flamand.*

*Nous sommes nombreux à nous en inquiéter. Le 31 août 2012, la plate-forme d'associations de l'environnement et de la mobilité Modal Shift a organisé, à la frontière entre le Brabant flamand et Bruxelles, une action de protestation contre les plans d'élargissement du ring.*

*À travers cette action, Modal Shift voulait mettre en lumière l'impact désastreux d'un tel élargissement sur l'ensemble de la Région. Une plus grande capacité impliquera des milliers de véhicules supplémentaires et une dégradation de la qualité de l'air. Plusieurs études démontrent que*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Sinds de bekendmaking van de resultaten van de strategische MER-studie in februari 2012 is het al een tijdje stil rond het dossier over de verbreding van de Ring. De Brusselse regering verstreekte op 1 maart 2012 een negatief advies over de studie. Ze heeft namelijk een hele reeks terechte vragen en opmerkingen.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Niet de regering, maar de administratie heeft vragen en opmerkingen geformuleerd.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik neem aan dat ook de regering, of alleszins enkele regeringsleden, een aantal vragen en opmerkingen hebben.

Het is onvoorstelbaar dat in de MER-studie bijvoorbeeld niet het alternatieve scenario werd bestudeerd om de Ring niet uit te breiden, maar in openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en fiscale maatregelen als de slimme kilometerheffing te investeren.

Een aantal zaken worden niet ter discussie gesteld in de MER-studie. Men wou absoluut de Ring uitbreiden zonder alternatieven te overwegen. Zo komt het alleszins over. Uiteindelijk werden alleen de scenario's die in het juiste plaatje pasten bestudeerd.

Een van de zwakke punten van de MER-studie is ook dat men in een aantal scenario's zonder meer veronderstelde dat de slimme kilometerheffing al zou bestaan en dat ook de nieuwe tramlijnen van De Lijn er al lagen. We weten allemaal dat die plannen nog niet zijn gerealiseerd. Met die vooronderstellingen werd besloten dat de uitbreiding van de Ring de beste oplossing zou zijn. Dat heeft tot heel wat negatieve reacties geleid.

Inmiddels werken de adviesbureaus in alle stilte voort aan de vervollediging van het plan. De kans is groot dat de volgende mededeling over het dossier erin zal bestaan dat de Vlaamse regering de knoop over de verbreding van de Ring heeft doorgemaakt. Ik weet dat de provincie Vlaams-Brabant volgens de pers al in de veronderstelling verkeert dat de Vlaamse regering haar standpunt over de uitbreiding van de Ring zal bevestigen.

*l'élargissement ne résoudra pas les embouteillages et le trafic de contournement, bien au contraire. Certains spécialistes parlent d'un effet d'aspiration.*

*Y a-t-il eu, depuis le 1er mars de cette année, une concertation entre les gouvernements flamand et bruxellois à ce sujet ? Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a-t-il reçu une réaction à la suite de son avis négatif et de toutes les remarques formulées ? Dispose-t-on de nouveaux éléments ?*

*Quelles possibilités possède le gouvernement bruxellois pour entreprendre de nouvelles démarches obligeant le gouvernement flamand à tenir compte des questions et préoccupations légitimes des Bruxellois ?*

*Avez-vous une idée du calendrier ? Tout le monde part du principe que le gouvernement flamand prendra bientôt sa décision. Disposez-vous de davantage d'informations à cet égard ?*

*Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Fraiteur.

Niet alleen ik, maar ook veel andere mensen maken zich ernstige zorgen. Op 31 augustus 2012 organiseerde het mobiliteitsplatform Modal Shift, waarin organisaties als Greenpeace, de Fietsersbond, de Bond Beter Leefmilieu, BRAL enzovoort zijn vertegenwoordigd een protestactie op de grens van Vlaams-Brabant en Brussel tegen de plannen van de Vlaamse regering om de Ring te verbreden.

Ook ikzelf nam daar samen met ongeveer honderdvijftig Brusselse en Vlaamse activisten aan deel. Er waren ook collega's van andere politieke partijen aanwezig.

Modal Shift wou met die actie nog eens in de verf zetten dat een bredere Ring een desastreuze impact zal hebben op de hele regio. Meer capaciteit betekent duizenden extra auto's en een verdere achteruitgang van de luchtkwaliteit. Vooral gevoelige plekken zoals scholen, ziekenhuizen en rusthuizen dreigen daar het slachtoffer van te worden. Ook waardevolle openbare ruimte zal verloren gaan. Bovendien blijkt uit verschillende studies dat een verbreding geen verbetering zal betekenen voor de files en het sluipverkeer, wel integendeel. Meerder specialisten spreken over een aanzuigeffect.

Heeft er tussen 1 maart van dit jaar en nu nog overleg plaatsgevonden tussen de Vlaamse en Brusselse regering over dit dossier? Heeft de Brusselse regering reactie gekregen op het negatief advies en alle opmerkingen die geformuleerd zijn? Zijn er intussen nieuwe elementen?

Welke mogelijkheden heeft de Brusselse regering om verdere stappen te ondernemen om te zorgen dat de Vlaamse regering rekening houdt met de terechte vragen en bezorgdheden van de Brusselaars?

Hebt u een idee van de timing? U hebt regelmatig overleg met Vlaams minister Hilde Crevits over tal van andere dossiers. Wellicht hebt u met haar al over de timing gesproken. Iedereen gaat ervan uit dat de Vlaamse regering die beslissing weldra zal nemen. Hebt u daarover meer informatie?

*Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

**Mme Béatrice Fraiteur.**- Nous venons de parler du projet de lignes de tram transrégionales du Réseau Brabant. L'élargissement du ring est en totale contradiction avec le projet développé par la société De Lijn, qui répond à une logique environnementale. Comme le dit ma collègue, plus de voitures entraîneront plus d'embouteillages et une diminution de la qualité de l'air.

Le gouvernement s'est prononcé contre ce projet d'élargissement et a posé une série de questions. Il doit se faire entendre. Est-ce que c'est le cas ? Une concertation a-t-elle eu lieu ? Il serait urgent d'aboutir.

Qu'a fait le gouvernement pour saisir la communauté métropolitaine, dont on vante tant les mérites ? Fait-il peser tout son poids dans le débat ? La Région bruxelloise doit vraiment se battre pour se faire entendre.

J'espère, Mme la ministre, que vous fournirez des réponses concrètes à ces questions.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Albishari.

**M. Aziz Albishari.**- Nous sommes ici face à un choix posé par le gouvernement flamand, un choix qui découle d'une politique de ce gouvernement et des gouvernements précédents face à des problèmes de congestion automobile.

Ces décisions sont liées à l'habitat dispersé, qui pose d'énormes problèmes de mobilité. Il suffit d'écouter la radio le matin pour se rendre compte du bouchon généralisé que constituent aujourd'hui les autoroutes de Flandre.

En outre, le gouvernement flamand actuel a fait le choix peu compréhensible de miser sur l'économie de la logistique, qu'il défend et promeut, alors qu'on sait qu'il s'agit d'une d'une des économies les moins durables et les plus sujettes à la conjoncture économique. C'est donc bien un choix politique.

Enfin, il y a une tentation de créer une zone tampon verte en Flandre autour de Bruxelles, avec le ring comme mur de séparation entre les deux Régions.

Les Bruxellois ne peuvent pas l'admettre. Il n'est pas question de subir ces choix, dont certains, comme l'habitat dispersé, datent de plusieurs

**Mevrouw Béatrice Fraiteur** (in het Frans).- *De verbreding van de Ring is volledig in tegenspraak met de nieuwe transregionale tramlijnen in het project van De Lijn. Die zijn een veel ecologischere optie. Meer auto's leiden tot meer verkeersopstoppingen en meer luchtvervuiling.*

*De regering heeft zich uitgesproken tegen de verbreding. Wordt er overleg gepleegd? Dat is erg dringend.*

*Wat heeft de regering gedaan om de fameuze metropolitane gemeenschap te verwezenlijken? Het gewest moet vechten om zijn stem te laten horen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Albishari heeft het woord.

**De heer Aziz Albishari** (in het Frans).- *Het gaat om een beleidskeuze van de Vlaamse regering. In Vlaanderen wonen de mensen ver uit elkaar, wat tot enorme mobiliteitsproblemen leidt.*

*De huidige Vlaamse regering maakt de vreemde keuze om te investeren in logistiek, terwijl dit net een van de minst duurzame en meest conjunctuurgevoelige sectoren is. Het gaat duidelijk om een politieke keuze.*

*Vlaanderen wil een groene buffer rond Brussel aanleggen, met de Ring als scheiding tussen de gewesten. Dat is een belediging!*

*De Brusselaars mogen zich niet laten vangen. Zij mogen niet de gevolgen ondergaan van de slechte keuzes die Vlaanderen maakt.*

décennies mais continuent à être promus en Flandre aujourd'hui, pas plus que les choix économiques du gouvernement flamand.

Enfin, l'idée d'une zone tampon verte entre les Régions et du ring comme mur est carrément insultante !

Comme mes collègues, je demande que le gouvernement bruxellois soit très ferme sur cette question. Il ne s'agit pas pour nous, qui avons déjà des problèmes de qualité de l'air, de subir par ricochet les décisions de la Flandre.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- Nous sommes tous, depuis la précédente législature, très préoccupés par cette question de l'élargissement du ring. Mme Maes a choisi le bon moment pour réinterroger le gouvernement sur son action à ce sujet. Cela tombe aussi au moment de notre sous-commission sur les lignes interrégionales. Il faut savoir ce que l'on veut. Travaille-t-on sur un report modal ou sur une augmentation des flux de toutes natures ? Veut-on accroître le nombre de camions autour de Bruxelles ? Dans ce cas, il est urgent, Mme la ministre, de rappeler au gouvernement flamand que la santé des Bruxellois vaut à tout le moins autant que les projets économiques flamands, aussi mauvais soient-ils.

Nous savons tous que le Plan Start est la vraie cause de cette demande d'élargissement du ring. Nous savons bien que l'histoire du blocage du ring et de sa congestion n'est qu'un prétexte pour faire passer plus de camions et non de voitures sur le ring.

À partir du moment où le gouvernement flamand avance et n'est pas prêt à entendre que la Région bruxelloise voudrait respecter les normes européennes de pollution de l'air et la santé des habitants bruxellois, mais aussi des habitants flamands qui se trouvent juste de l'autre côté du ring, dans la zone concernée, on entre dans une dynamique très désagréable, surtout au moment où d'aucuns veulent mener des projets interrégionaux de mobilité.

Il faut une cohérence de la part du gouvernement flamand s'il veut qu'on puisse agir en bonne entente

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).*- *De verbreding van de Ring is een heikel dossier dat haaks staat op het project van de interregionale tramlijnen. Mevrouw Maes heeft het juiste ogenblik gekozen om de regering opnieuw op het matje te roepen. Wij moeten weten wat wij willen. Willen wij een modale verschuiving of een toename van alle verkeersstromen? Willen wij nog meer vrachtwagens rond Brussel? Het is hoog tijd dat u de Vlaamse regering eraan herinnert dat de gezondheid van de Brusselaars even belangrijk is als de Vlaamse economische projecten.*

*Het Strategisch Actieplan voor reconversie in de luchthavenregio (Start) is de echte reden waarom een verbreding van de Ring wordt gevraagd. Het probleem van de verkeerscongestie is slechts een voorwendsel om meer vrachtwagens over de Ring te kunnen laten rijden.*

*Als de Vlaamse regering verder gaat met haar project zonder rekening te houden met de Europese normen inzake luchtverontreiniging en de gezondheid van de Brusselaars en de Vlaamse inwoners aan de andere kant van de Ring, komen we in een zeer onaangename dynamiek terecht die de interregionale mobiliteitsprojecten niet ten goede zal komen.*

*De Vlaamse regering moet consequent blijven als zij een goede verstandhouding en het algemeen belang van de Brusselaars en de Vlamingen wil nastreven.*

*Ik sluit mij dus aan bij de vragen van mevrouw Maes. Wat is het standpunt van de Brusselse*

et dans l'intérêt collectif aussi bien des Bruxellois que des Flamands.

Je rejoins donc Mme Maes. Quelle est la position du gouvernement bruxellois ? Quelle position fait-il valoir de manière volontariste par rapport aux avancées du projet flamand ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Je me joins aux questions de mes collègues. Le dossier est actuellement préparé par l'administration et n'a pas encore été discuté ou approuvé par le gouvernement. J'espère donc que celui-ci ne prendra jamais une telle décision, bien qu'il semble de plus en plus que l'étude ne vise qu'à légitimer une décision déjà prise, à savoir l'élargissement du ring.*

(poursuivant en français)

Et, comme l'a dit ma collègue Mme Delforge, le but n'est pas tant de diminuer les embouteillages que d'augmenter le trafic.

(poursuivant en néerlandais)

*Nous ne pouvons soutenir cet objectif. Personne ne sortira gagnant d'un élargissement du ring, ni Bruxelles, ni la Flandre. Après trois à quatre ans, les mêmes problèmes se poseront.*

*De plus, l'élargissement va augmenter la pollution de l'air et avoir un impact sur l'espace public. J'espère dès lors que vous saurez rallier le Gouvernement de la Région flamande à ce point de vue.*

*Au sein de votre parti également, il reste du travail à faire pour appeler la ministre compétente à soutenir des projets pilotes tels que le grand réseau cyclable que vous avez présenté ce matin. Ce sont ces projets qui méritent notre soutien et nos investissements.*

*Enfin, je souligne que l'impact de l'élargissement du ring est en tous points négatif. Ses effets plus positifs n'apparaissent que si on y associe une tarification routière. L'étude comporte à dessein une erreur fondamentale.*

*regering ten opzichte van dit Vlaamse project?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme.**- Ik sluit mij aan bij mijn collega's. Mijnheer Albishari, gelukkig gaat het nog niet om een standpunt van de regering. Momenteel wordt het dossier nog voorbereid door de administratie en is het nog niet besproken of goedgekeurd door de regering. Ik hoop dus met u dat de regering nooit een dergelijke beslissing zal nemen. Het lijkt er immers steeds meer op dat de studie alleen maar bedoeld is om een reeds genomen beslissing, met name de uitbreiding van de Ring, te rechtvaardigen.

(verder in het Frans)

*Zoals mevrouw Delforge stelde, is het doel niet zozeer opstoppingen te verminderen, dan wel het verkeer te doen toenemen.*

(verder in het Nederlands)

Achter deze doelstelling kunnen we niet achterstaan. De doelstelling moet niet enkel 'Leefbaar Brussel' zijn, maar ook 'Leefbaar Vlaanderen'. Niemand wint iets bij de verbreding van de Ring, ook logistiek niet. Dat is juist het ironische van het hele verhaal. Misschien is dat wel zo tijdens de eerste drie à vier jaar, maar nadien belanden we steevast weer bij af.

Bovendien veroorzaakt de verbreding meer luchtvervuiling en heeft ze een extra impact op de openbare ruimte. We kunnen verder nog heel wat nadelen opsommen. Ik hoop dan ook, mevrouw de minister, dat u de Vlaamse regering van dat standpunt kunt overtuigen. Binnen de Brusselse regering hebt u al een redelijk dapper standpunt verdedigd, al kon het misschien nog wat dapperder.

Ook binnen uw partij is er nog werk om de verantwoordelijke minister - een collega van u - te wijzen op voorbeeldprojecten zoals het project dat u vanmorgen over het grote fietsnetwerk hebt

*(poursuivant en français)*

On triche, en fait ! On fait en sorte que, dans l'étude, il semble que l'option de l'élargissement du ring soit la meilleure. Mais ce n'est le cas que si elle est couplée avec la tarification routière.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Il s'agit non seulement d'un débat politique, mais également intellectuel et éthique. La question est de savoir comment réaliser une étude cohérente. J'espère que le gouvernement flamand, entre autres sous la pression du gouvernement bruxellois, prendra une décision raisonnable, et défendable sur le plan intellectuel.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen.**- Je ne peux que rebondir sur l'interpellation de Mme Maes, puisque les questions qu'elle pose sont celles que j'avais posées il y a quatre mois.

De manière très précise, il me semble en revanche pour peut-être contrarier l'idée que certains se font que dans les réponses que vous m'aviez données, il ne s'agissait pas tellement d'un abus de l'administration mais que le gouvernement a bien remis, lui, un avis assez circonstancié sur la question.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- C'était en mars.

voorgesteld. Dat zijn de projecten die onze steun verdienen en waarin we moeten investeren. Het gaat hier niet om een en-en-verhaal, maar wel degelijk om een of-of-verhaal. De keuze die voor de hand ligt, is geen verbreding van de Ring.

Tot slot, wijs ik er u op dat alle positieve effecten die voortkomen uit de verbreding van de Ring niet veroorzaakt worden door de verbreding zelf, maar door het feit dat deze optie aan rekeningrijden wordt gekoppeld. Er zit in deze studie een fundamenteel bewuste fout. De impact van de verbreding is op alle punten negatief, maar wordt positiever voorgesteld door het feit dat men er het rekeningrijden aan vastkoppelt.

*(verder in het Frans)*

*Men laat uitschijnen dat de studie de verbreding van de Ring als beste oplossing naar voor schuift, terwijl dat enkel het geval is als er tegelijk een kilometerheffing wordt ingevoerd!*

*(verder in het Nederlands)*

Het is niet alleen een politieke, maar ook een zuiver intellectuele en ethische discussie. De vraag is hoe men een correcte studie opstelt. De studie die nu op tafel ligt, is catastrofaal. Ik hoop dat de Vlaamse regering, mede onder druk van de Brusselse, een wijze beslissing neemt die intellectueel verdedigbaar is.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans).*- Vier maanden geleden heb ik deze vragen ook al gesteld.

*Blijkbaar ging het niet om een vergissing van de administratie. De regering had een omstandig advies over de zaak uitgebracht.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- Dat was in maart.



**M. Hervé Doyen.**- Il y a effectivement eu des manifestations, dont une de 150 personnes, à laquelle Mme Maes a participé. Il y a également eu une pétition à l'initiative du collègue de la commune de Jette et de son échevine de l'Environnement, Mme Vandevivere, qui a rassemblé plus de 9.000 signatures.

Le côté schizophrénique du gouvernement flamand a été relevé par plusieurs intervenants. D'un côté, celui-ci promet une approche très visionnaire, ambitieuse, voire révolutionnaire en matière de transports publics (son plan de mobilité 2040, les trams transrégionaux, le plan de la société De Lijn...) en remettant au goût du jour les trams et leur maillage tel qu'il existait encore dans les années 50 et 60. D'un autre côté, le même gouvernement flamand développe un genre de dogme réactionnaire avec son projet d'élargissement du ring, selon une approche digne des années 70, avec l'idée que la seule mobilité possible des marchandises passe par le camion, donc par la route et par le ring, et que cela s'impose, notamment au détriment de la santé de 1,2 millions de Bruxellois sur le territoire de la Région bruxelloise, mais aussi de milliers de Flamands.

Je rappelle que plusieurs communes commencent à prendre assez durement position contre ce ring, au nombre desquelles figure la commune de Wemmel qui vient de classer tout le terrain bordant le ring en terrain non bâtissable. Le ring ne pourra donc pas être construit sur ces terrains classés alors qu'à cet endroit, le nombre de ses bandes devrait être doublé. En outre, l'autre côté de cette portion de ring est en Région bruxelloise. Je ne sais pas comment ils vont faire...

Je voulais connaître l'avis de Mme la ministre sur cette approche peu cohérente du gouvernement flamand. On a eu beau jeu, et à raison, de dire que le gouvernement bruxellois n'est pas toujours très cohérent, mais les approches de la mobilité du gouvernement flamand sur son territoire ne le sont pas davantage.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock.**- Je voulais me joindre à ce débat fondamental, parce que je manque d'informations sur les questions liées à

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans)*.- *Er vonden inderdaad betogingen plaats. Mevrouw Maes heeft aan een betoging van ongeveer 150 personen deelgenomen. Daarnaast heeft de gemeente Jette heeft ook een petitie ingediend die meer dan 9.000 handtekeningen verzamelde.*

*De Vlaamse regering vertoont schizofrene trekken. Enerzijds promoot ze een revolutionaire visie op het openbaar vervoer en zet ze de tram terug op de sporen. Anderzijds houdt ze er met de verbreding van de Ring reactionaire dogma's op na. Goederen zouden enkel per vrachtwagen vervoerd kunnen worden, zelfs al dat ten koste gaat van de gezondheid van 1,2 miljoen Brusselaars en duizenden Vlamingen.*

*Verscheidene gemeenten keren zich steeds meer tegen een uitbreiding van de Ring. Zo heeft Wemmel onlangs de terreinen langs de Ring laten beschermen door ze als onbebouwbaar gebied te bestemmen. De andere kant van de Ring is Brussels grondgebied. Hoe dat probleem wordt opgelost, weet ik niet.*

*Wat denkt de minister van de weinig coherente visie van de Vlaamse regering?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans)*.- *Wat is er beter: verkeersopstoppingen in onze straten of de verbreding van de Ring met alle luchtvervuiling*

l'environnement et au risque sanitaire.

Est-ce qu'il vaut mieux avoir des embouteillages dans nos rues ou l'élargissement du ring et ses conséquences au niveau de la pollution ?

Qu'est-ce qui est préférable ? Plus de circulation, avec, peut-être, plus de fluidité, ou, au contraire, moins de voitures et moins de pollution, mais des pics beaucoup plus longs puisque les embouteillages durent deux, trois ou quatre heures ? Des études ont-elles été faites à ce sujet ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels.** *(en néerlandais).*- *Il s'agit d'une question particulièrement délicate, notamment pour la Région bruxelloise. Personne ne souhaite en effet voir le ring autour de Bruxelles aspirer encore plus de trafic.*

*Vous parlez de l'élargissement du ring, mais le gouvernement flamand vise en fait plutôt son optimisation. Après celui d'Anvers, le ring bruxellois constitue le deuxième principal point noir de la circulation automobile en Belgique. L'administration recherche une solution pour que le trafic de transit s'effectue via les bandes centrales, afin de réduire la pollution.*

*Il faudrait que la circulation locale emprunte les bandes extérieures et ne pénètre dans Bruxelles que là où elle doit se rendre. La circulation serait ainsi déplacée de la ville vers le ring. C'est l'objectif d'un ring, et en particulier celui du ring bruxellois.*

*La procédure du Plan MER n'est pas encore terminée. Le 6 septembre 2012, le service flamand MER a organisé une nouvelle réunion plénière afin de collecter les avis des différents acteurs. Bruxelles Environnement a également participé à cette réunion.*

*L'étude englobe bel et bien les transports publics, ainsi que l'évolution de l'utilisation du vélo et le RER vélo. Cependant, la mobilité automobile est importante pour le secteur économique et le ring compte un très important trafic économique. Il s'agit de mieux l'organiser en évitant tout effet d'aspiration. Maintenir les voitures le plus longtemps possible sur le ring pourrait être aussi une manière de diminuer le trafic sur le réseau*

*van dien? Willen we meer, maar misschien wel vlotter verkeer, of willen we minder voertuigen, maar hogere vervuilingsspieken omdat de verkeersopstoppingen langer duren? Bestaan er studies die deze vergelijking maken?*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Dit is een belangrijke kwestie, vooral voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor alle duidelijkheid, niemand, noch in Brussel, noch daarbuiten, wil dat er meer verkeer aangezogen wordt dan er al is op de Ring.

U spreekt over de verbreding van de Ring, maar eigenlijk streeft ook de Vlaamse regering eerder naar een optimalisering van de Ring. De Ring rond Brussel is het grootste zwarte punt in het Belgische verkeer, na de ring rond Antwerpen. De administratie zoekt daarom naar een manier om het doorgaande verkeer, via de centrale rijstroken, zo snel mogelijk weer weg te krijgen en zo de vervuiling te beperken.

Het lokale verkeer, voor Brussel of voor Vlaams-Brabant, zou dan de buitenbanen gebruiken, met de idee dat dit verkeer zo lang mogelijk op de Ring blijft en dat mensen pas Brussel binnenrijden op de plaats waar ze moeten zijn, zodat het autoverkeer vanuit de stad naar de Ring verplaatst wordt. Dat is in principe ook de bedoeling van een ring en in het bijzonder van deze Ring.

In deze context zoekt de administratie dus naar manieren om de verkeerssituatie te verbeteren. De milieueffectenstudie loopt nu en het is belangrijk dat wij het resultaat daarvan afwachten. De Plan-MER-procedure is nog niet afgerond. Op 6 september 2012 organiseerde de Vlaamse Dienst MER nogmaals een plenaire vergadering om de adviezen van de diverse actoren te verzamelen. Leefmilieu Brussel (dus niet de Brusselse regering) heeft daar haar advies overgemaakt aan de Vlaamse Dienst MER en deelgenomen aan de plenaire

*bruxellois sous-jacent.*

*Sur la base des avis et remarques émis lors de la réunion plénière, le service flamand MER a demandé au bureau d'études de finaliser l'étude du Plan MER. Il revient à la ministre flamande de l'Environnement, Joke Schauvliege, d'en fixer le calendrier. Nous pensons qu'elle sera prête au début de l'année prochaine. Une nouvelle réunion plénière sera alors organisée en présence des services bruxellois.*

*(poursuivant en français)*

Un trafic fluide sur le ring est indispensable pour diminuer la pollution émanant des véhicules à l'arrêt qui reprennent leur lente progression pour s'arrêter à nouveau, etc.

Il s'agit de fluidifier le trafic sans l'augmenter pour mieux l'organiser. La question qui a été mise sur la table est que les études ont tenu compte de la taxe kilométrique intelligente.

Le gouvernement flamand devra se prononcer à ce sujet.

La Région de Bruxelles-Capitale est demanderesse d'instaurer la taxation kilométrique intelligente mais cela doit se faire en concertation avec les autres Régions. Nous ne sommes pas à la fin de cette discussion dont j'ai donné l'état d'avancement.

J'ai livré ma vision d'une problématique qui n'est pas aussi tranchée que la position des groupes d'action qui se sont mobilisés. Il s'agit de trouver des opportunités pour notre Région dans tout cet exercice.

vergadering, waar al de verschillende adviezen besproken werden.

Het is zeker niet zo dat er plots een advies uit de procedure van het Plan-MER zal komen en dat de Vlaamse regering dan een beslissing zal nemen. Die procedure eindigt opnieuw met een plenaire vergadering waar ook de Brusselse actoren aan zullen deelnemen. We zullen dus zeker op de hoogte zijn van eventuele conclusies.

Ik wil duidelijk stellen dat er toch een en-en-verhaal is. Men neemt het openbaar vervoer wel mee in het onderzoek, net als de evolutie van het fietsgebruik en van het fiets-GEN, dat we vanmorgen hebben voorgesteld. Het is de bedoeling dat het autoverkeer zoveel mogelijk afneemt, maar dat verkeer zal er altijd zijn. Ik hoop dat alle fracties dat hier toch inzien.

We hebben het daarstraks gehad over het belang van de mobiliteit voor de economische sector. Op de Ring zit heel veel economisch verkeer. De vraag is hoe men dat beter kan organiseren zonder dat er een aanzuigeffect ontstaat. De Brusselse regering heeft altijd duidelijk gezegd dat ze dat in geen enkel geval wil. Auto's zolang mogelijk op de Brusselse Ring houden kan misschien ook helpen om het verkeer op het onderliggende verkeersnet, namelijk in Brussel, te verminderen.

Op basis van de adviezen en de opmerkingen van de plenaire vergadering, waar dus ook het advies van Leefmilieu Brussel bijzit, heeft de Vlaamse dienst MER het studie bureau gevraagd om de Plan-MER-studie verder af te werken. Die is er nog niet. De bevoegdheid voor de timing ligt bij Vlaams minister van Leefmilieu, Joke Schauvliege. We verwachten dat de studie begin volgend jaar klaar zal zijn. Dan zal er opnieuw een plenaire vergadering worden georganiseerd waar ook de Brusselse diensten aanwezig zullen zijn.

Ik kan op dit ogenblik niet veel meer zeggen. Het is heel belangrijk voor Brussel dat er vlot verkeer is op de Ring, zonder dat er een aanzuigeffect tot stand komt.

*(verder in het Frans)*

*Om de vervuiling te doen dalen, moet het verkeer op de Ring vlotter verlopen, maar dan zonder meer verkeer aan te zuigen. De vraag is of de studies*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Je ne suis absolument pas satisfaite de votre réponse. Vous avez beau répéter que "l'optimisation du ring" n'est pas son élargissement, je n'en crois rien. Cela ne se fera pas sans travaux d'infrastructure et sans bandes supplémentaires.*

*L'étude MER n'a pas été réalisée correctement. Elle part, à tort, d'une série de prémisses telles que l'application de la taxe kilométrique intelligente. Or, nous savons que celle-ci n'entrera pas en vigueur avant 2018 et, qui plus est, uniquement pour les camions !*

*J'aime vous entendre dire que personne ne veut engendrer du trafic supplémentaire, mais il est irréaliste de penser qu'un élargissement ou "une optimisation" du ring n'aura pas d'effet d'aspiration. Les problèmes seront donc déplacés, en partie dans les quartiers bruxellois.*

*Cette nouvelle concertation préalable avec l'administration bruxelloise, éventuellement au début de l'année prochaine, est un point positif. J'espère seulement que son bon sens triomphera et qu'il reste une marge de négociation suffisante avant que le gouvernement flamand tranche.*

*Pour de multiples raisons, le gouvernement bruxellois estime qu'il s'agit d'un mauvais dossier. J'espère que vous continuerez à défendre ce point de vue auprès de vos collègues CD&V du gouvernement flamand.*

*rekening gehouden hebben met de slimme kilometerheffing. De Vlaamse regering moet zich daarover uitspreken.*

*Het Brussels Gewest is voorstander van een slimme kilometerheffing, maar dan in overleg met de andere gewesten. Die discussie is nog niet afgelopen.*

*Mijn visie op de zaak is niet zo zwart-wit als die van sommige fracties. Het komt erop aan de voordelen te vinden voor het gewest.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Meestal ben ik tevreden over uw antwoorden, maar vandaag is dat absoluut niet het geval.

Ik druk me misschien wat oneerbiedig uit, maar Sinterklaas bestaat niet. U kunt wat mij betreft nog tien keer herhalen dat er met "de optimalisering van de Ring" iets anders wordt bedoeld dan de verbreding, maar dat geloof ik niet. Specialisten zeggen dat "optimaliseren" gewoon een nieuw woord is voor "verbreden". Dat zal niet lukken zonder infrastructuurwerken. Er komen dus meer rijvakken.

De MER-studie is niet correct uitgevoerd. Daarin wordt onterecht uitgegaan van een aantal premissen, bijvoorbeeld dat de slimme kilometerheffing er al zou zijn. We weten nu al dat die heffing pas van 2018 wordt ingevoerd, en dan nog enkel voor vrachtwagens. De regeling zal niet eens van toepassing zijn op personenwagens!

Ik hoor u graag zeggen dat niemand meer autoverkeer wil, maar het is niet realistisch om te verwachten dat er geen extra verkeer zal worden aangezogen door een verbreding of "optimalisering" van de Ring. De problemen worden enkel verplaatst. Een verbreding van de Ring zal enkel twee of drie jaar lang voor vlotter verkeer zorgen, maar al die auto's gaan wel ergens naartoe. De problemen worden dus verplaatst, en gedeeltelijk naar Brusselse woonwijken. De Vlaamse regering zal het autoverkeer doen toenemen en dat is absoluut geen goede zaak.

Het is wel hoopvol dat er nog voorafgaandelijk overleg wordt gepleegd met de Brusselse

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE BOCK**

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

**concernant "la fin de l'intervention de la  
Communauté française dans les abonnements  
scolaires de la STIB".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock.**- Ce sujet me tient à cœur, car il rejoint la question de l'égalité entre les élèves des écoles francophones et néerlandophones. En tant que grand défenseur du non-communautarisme à Bruxelles, j'ai voulu revenir sur ce dossier qui

administratie. Hopelijk zal het gezond verstand van de Brusselse administratie zegevieren en blijft ze herhalen dat het een slecht plan is om de Ring te verbreden.

Ik geloof niet in een en-en-verhaal voor dit dossier. Politiek is keuzes maken. U bent trouwens juiste keuzes aan het maken door in het fietsexpresnet te investeren. We zullen u daarvoor steunen. De Brusselse en Vlaamse regering maken ook de juiste keuze door in nieuwe tramlijnen te investeren. De verbreding van de Ring is echter geen goede keuze.

U hebt de planning niet toegelicht. U zei dat er misschien begin volgend jaar nog overleg komt. Hopelijk wordt er nog voldoende onderhandeld voordat de Vlaamse regering de knoop doorhakt. Waarschijnlijk zult u dus nog over dit dossier worden geïnterpelleerd door mij, meneer Doyen en andere parlementsleden. De Brusselse regering, en met name de groene ministers, vinden het een slecht dossier. Ik hoop dat u dat standpunt blijft verdedigen ten aanzien van uw CD&V-collega's in de Vlaamse regering.

Om tal van redenen vinden uw collega's in de regering dit dossier bijzonder slecht. We hebben ze al tot vervelens toe aangehaald: het aanzuigeffect, de luchtkwaliteit en de economie.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK**

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

**betreffende "het einde van de bijdrage van  
de Franse Gemeenschap in de MIVB-  
schoolabonnementen".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock** (*in het Frans*).- *Elk jaar komt de kwestie van de schoolabonnementen ter sprake tijdens de begrotingsperiode. Oorzaak is de solidariteitsbreuk tussen Wallonië en Brussel. In 2011 besliste de Federatie Wallonië-Brussel om*

vous est très cher, du moins financièrement.

Comme chaque année, la question des abonnements scolaires rebondit en cette période budgétaire. À l'origine du problème, la rupture de la solidarité Wallonie-Bruxelles du gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles (PS-cdH-Ecolo) qui, en 2011, a supprimé le remboursement de la moitié des abonnements scolaires pour les Bruxellois, ce qui revenait à doubler le coût des abonnements scolaires pour les familles, si la Région n'était pas intervenue. Pour rappel, les familles paient actuellement en moyenne 80 euros pour un abonnement qui coûte environ le double à la STIB.

Aujourd'hui, à l'occasion, notamment, des discussions budgétaires concernant la Commission communautaire française, nous apprenons que le gouvernement bruxellois décide enfin de gérer ce dossier. J'avais posé une question d'actualité au gouvernement qui avait permis à M. Vanhengel de confirmer la volonté de rapatrier l'ensemble des moyens des commissions communautaires au gouvernement.

L'an dernier, il s'était contenté de transférer les moyens budgétaires destinés au paiement des abonnements scolaires aux commissions communautaires (Cocof et VGC). La VGC avait alors refusé de prendre en charge la différence et avait décidé d'affecter les moyens à d'autres politiques.

Les FDF ont toujours dénoncé ce transfert qui, de fait, créait une discrimination entre les élèves des écoles francophones et néerlandophones puisque la VGC avait décidé d'affecter ces moyens régionaux à d'autres politiques.

Les FDF avaient, assez courageusement, déposé un amendement avec le sp.a, afin de laisser les moyens à la Région, amendement qui avait été rejeté par la majorité il y a à peine un an.

En faisant marche arrière, le gouvernement démontre la solution de bricolage mise en place l'année dernière. Il est en effet étonnant de voir, une fois encore, le manque de coordination et de concertation entre la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Région bruxelloise alors que des ministres bruxellois siègent au sein de la Fédération.

*niet langer de helft van de schoolabonnementen van Brusselse leerlingen terug te betalen. De kostprijs van de schoolabonnementen voor de Brusselse gezinnen zou zijn verdubbeld, als het gewest niet tussenbeide was gekomen.*

*Vorig jaar heeft het gewest de begrotingsmiddelen voor de betaling van de schoolabonnementen aan de gemeenschapscommissies (Cocof en VGC) overgedragen. De VGC weigerde toen evenwel om het verschil ten laste te nemen en besliste om het geld voor andere maatregelen aan te wenden.*

*Het FDF heeft zich sterk tegen die overdracht verzet, omdat ze in de praktijk tot een discriminatie leidt tussen de leerlingen van het Franstalig en het Nederlandstalig onderwijs, aangezien de VGC die middelen voor andere maatregelen aanwendt.*

*Het FDF diende samen met de sp.a een amendement in om de middelen bij het gewest te houden, maar dat amendement werd verworpen.*

*Vandaag heeft de Brusselse regering eindelijk beslist om het dossier naar zich toe te trekken. Die ommezwaai bewijst dat de oplossing van vorig jaar niet heeft gewerkt. Het gebrek aan coördinatie en overleg tussen de Federatie Wallonië-Brussel en het Brussels Gewest blijft ons overigens verbazen, aangezien de Brusselse ministers ook in de Federatie zetelen.*

*Klopt het dat de MIVB de senioren meer wil laten betalen om de huidige prijs van de schoolabonnementen te kunnen handhaven? Zal er een degressief tarief komen voor senioren die het financieel moeilijk hebben?*

*Zal het gewest de leerlingen niet langer discrimineren naargelang van de ligging van de instelling waar zij ingeschreven zijn?*

*Hoeveel zal de maatregel kosten? Zal dat bedrag worden gecompenseerd door een aanpassing van de tarieven? Ten nadele van welke categorieën reizigers?*

Le gouvernement, avec un an de retard, semble revenir sur une voie plus sage et suivre la position des FDF. En abandonnant définitivement son intervention, la Fédération Wallonie-Bruxelles se repose totalement sur la Région pour 2013 et les années suivantes.

Est-il exact que la STIB a prévu de faire payer plus cher les seniors pour maintenir le prix des abonnements scolaires actuels ? Y aura-t-il une dégressivité pour les seniors les plus fragilisés économiquement ?

Pouvez-vous me confirmer que la Région ne discriminera plus les élèves selon la localisation de l'établissement dans lequel ils sont inscrits ?

Enfin, pouvez-vous nous donner les modalités précises du coût de la mesure et de sa compensation dans la grille tarifaire ?

En clair, quelles catégories de voyageurs vont-elles financer la gratuité pour les étudiants ?

#### *Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- Je pense que la ministre ne pourra, hélas, pas nous faire part d'une décision que le gouvernement n'a pas encore prise ! M. De Bock devra donc revenir sur le sujet.

La question est actuellement de savoir comment nous gérons le peu de moyens dont nous disposons pour les transports publics. Cette question est au cœur de nos politiques et je ne doute pas que nous y reviendrons lors des discussions budgétaires. Mais quels choix faisons-nous avec les maigres moyens dont dispose la Région ? Faut-il continuer à investir dans des ouvrages routiers profitant principalement à la voiture ? Faut-il faire payer la voiture pour financer le transport public ?

M. De Bock, vous pouvez investiguer pour savoir qui d'entre les pauvres va s'y coller pour résoudre les problèmes budgétaires, mais le choix fondamental est de décider si le transport public est le transport de tous, des pauvres comme des plus riches ! Des études montrent que le transport privé individuel est subsidié largement par les pouvoirs publics. Veut-on continuer à financer la voiture au

#### *Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik denk niet dat de minister al op die vraag een antwoord kan formuleren, aangezien de regering daarover nog geen beslissing heeft genomen.*

*Momenteel is de echte vraag hoe we de weinige middelen waarover we beschikken, moeten beheren. Moeten we blijven investeren in werkzaamheden aan wegen die hoofdzakelijk door auto's worden gebruikt?*

*Mijnheer De Bock, de belangrijkste keuze is die voor het openbaar vervoer als vervoermiddel voor alle burgers, zowel voor armen als rijken. Uit studies blijkt dat overheidsdiensten privévervoer grotendeels terugbetalen. Willen we geld blijven steken in de auto ten koste van andere vervoermiddelen?*

*Ten slotte vraag ik mij af hoe we op lange termijn het Brussels Gewest zullen herfinancieren.*

détriment des autres modes de transport ?

Enfin, je ne peux que rejoindre M. De Bock sur le fait qu'une série d'infrastructures collectives à Bruxelles profitent à tous. La question dépasse probablement l'angle sous lequel il l'aborde aujourd'hui : comment, à long terme, refinance-t-on cette Région ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Le conseil d'administration de la STIB a transmis une proposition de grille tarifaire pour 2013. Celle-ci sera discutée au sein du Conseil des ministres de demain. Je ne peux, dès lors, pas me prononcer sur le résultat de cette discussion.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock.**- Céline Delforge m'a donc répondu avant vous. Même si ce n'est qu'au stade de la proposition, vous pourriez nous en dire davantage. Que ce soit vous-même, le président ou le vice-président du conseil d'administration de la STIB, vous êtes tous souvent beaucoup plus prolixes dans la presse, et je regrette que l'essentiel des informations nous parviennent par ce biais, qu'il s'agisse de nous alerter du danger, de nous donner les solutions ou de nous expliquer qui fera les frais de ces mesures.

Quoi qu'il en soit, force est de constater que l'année 2012-2013 est entamée et que les familles ne savent pas sur quel pied danser : qui va payer ? Comment ? Combien ? Faut-il compter sur un abonnement plein ou pas ?

Ma question est simple : y a-t-il, oui ou non, une volonté de permettre à ceux qui payaient des demi-abonnements de les conserver et de faire en sorte qu'il n'y ait plus de discrimination entre Bruxellois ? Le ministre Vanhengel s'y était engagé. Deux mois plus tard, vous seriez bien inspirée de vous engager à votre tour aussi loin que lui, voire plus.

Je m'étonne que vous n'ayez pas d'avis, sous prétexte que le Conseil des ministres doit prendre une décision demain. En principe, les intercabinets ont eu lieu et la question a dû être tranchée. Elle ne

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *De raad van bestuur van de MIVB heeft een voorstel uitgewerkt in verband met de tarieven voor 2013. De ministerraad bespreekt dat morgen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock** *(in het Frans).*- *U kunt toch wel meer vertellen dan dat. In de pers geeft u veel meer details. Ik betreur dat de informatie ons vaak langs die weg moet bereiken.*

*In elk geval is het schooljaar 2012-2013 begonnen en de gezinnen weten nog niet waar ze aan toe zijn.*

*Bent u van plan om de abonnementen aan halve prijs te behouden en er zo voor te zorgen dat er geen discriminatie is tussen de Brusselaars onderling? Minister Vanhengel heeft dat beloofd. Na twee maanden mag u zich ook wel eens engageren.*

*U zegt dat u geen mening hebt en u verschuilt zich achter de ministerraad. Nochtans is de beslissing ongetwijfeld al genomen tijdens de vergaderingen tussen de kabinetten.*



le sera pas cette nuit.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je n'ai pas dit que je n'avais pas d'avis. Cependant, on n'interroge pas un ministre sur ses intentions. Je réserve mon avis pour le Conseil des ministres.

Votre souci est légitime, mais la plupart des abonnements scolaires ont été achetés en septembre pour toute une année. Ils restent valables jusqu'à la fin de l'année scolaire 2012-2013. Pour la suite, il faudra suivre l'évolution du dossier.

**M. Emmanuel De Bock.**- Je retiens que la solution proposée l'année passée par les FDF et le sp.a était la bonne, à savoir rapatrier cette question au niveau du gouvernement régional, et que c'était une erreur de passer par les commissions communautaires.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "les essais d'autobus électriques de fabrication chinoise par la STIB".

**Mme la présidente.**- L'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

#### INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "la construction du dépôt de tram Marconi".

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ik heb wel een mening, maar u kunt een minister niet ondervragen over zijn of haar intenties.*

*De meeste schoolabonnementen worden in september gekocht voor een volledig jaar. Het is nog niet zeker wat we tegen volgend schooljaar zullen beslissen.*

**De heer Emmanuel De Bock** (*in het Frans*).- *Ik merk dat het FDF en de sp.a gelijk hadden toen ze vroegen om deze kwestie niet in de gemeenschapscommissies te behandelen, maar op het niveau van de gewestregering.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *U moet mij geen woorden in de mond leggen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de testen van elektrische bussen van Chinese makelij door de MIVB".

**Mevrouw de voorzitter.**- De interpellatie wordt naar de volgende vergadering verschoven.

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de bouw van het tramdepot Marconi".

**Mme la présidente.**- L'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

**INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES**

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

**concernant "l'absence de valideurs de la  
STIB pour les tickets JUMP".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** *(en néerlandais)*.- *Pour se déplacer à Bruxelles avec les différentes compagnies de transport public, les utilisateurs réguliers utilisent un abonnement MTB et les autres une carte JUMP.*

*Le ticket JUMP mériterait d'être davantage mis en évidence. Notre Région compte en effet 31 gares et les déplacements en train y sont particulièrement rapides.*

*Le problème de ce ticket est qu'il n'est valable qu'une fois validé et que les valideurs ne sont pas toujours facilement accessibles dans les gares de la SNCB. Des personnes de bonne volonté courent ainsi le risque d'être verbalisées parce qu'elles n'ont pas trouvé le valideur où qu'elles ont dû se dépêcher pour ne pas rater leur correspondance.*

*Combien d'utilisateurs du ticket JUMP utilisent-ils l'offre ferroviaire bruxelloise ?*

*Une campagne de sensibilisation est-elle prévue afin de mieux faire connaître les atouts de ce ticket ?*

*Quels sont les accords avec la SNCB pour les valideurs installés dans les gares ?*

*Prévoyez-vous d'en augmenter le nombre pour que chaque quai soit pourvu d'un valideur, placé de préférence en un lieu central, comme les escaliers qui mènent aux quais ?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De interpellatie wordt naar de volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

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

**betreffende "het ontbreken van MIVB-  
ontwaarders voor JUMP-tickets".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Voor wie in Brussel het openbaar vervoer wil nemen en daarbij gebruik wil maken van verschillende openbaarvervoeroperatoren bestaat enerzijds het MTB-abonnement voor de dagelijkse klant en anderzijds het JUMP-ticket voor occasionele reizigers. Dat zijn niet alleen toeristen, maar ook frequente fietsers die af en toe het openbaar vervoer gebruiken.

Ik ben een grote fan van dit JUMP-ticket en vind zelfs dat dit nog meer in de kijker mag worden geplaatst. Brusselaars beseffen vaak niet hoe groot de mogelijkheden zijn om zich met de trein of met een combinatie van NMBS en MIVB door Brussel te verplaatsen. Zo zijn er maar liefst 31 verschillende treinstations met vaak erg snelle verbindingen naar diverse Brusselse bestemmingen. Meerdere collega's hebben al aangehaald dat het moeilijk te geloven is hoe snel men zich van de ene naar de andere plaats kan verplaatsen met de trein.

Het probleem met dit JUMP-ticket is dat het enkel geldig is als het ontwaard is. Op bussen en trams van de MIVB vindt men deze ontwaarders bij het opstappen, naast de deur. In de metro moet men het ticket ontwaarden om de toegangspoortjes te openen, maar bij NMBS-stations moet men goed zoeken voor men zo'n toestelletje aantreft. Niet zelden is er in het hele station maar een ontwaarder te vinden. Als een reiziger niet veel overstaptijd heeft of niet weet waar het toestel staat, kan dat tot frustratie leiden. Bovendien loopt men bij het niet-ontwaarden van het ticket de kans een forse boete

*Est-il convenu avec la SNCB qu'une amende puisse être annulée sous réserve de justification ?*

#### *Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *La part de voyages JUMP sur le réseau de la SNCB est de 1 à 2%. La majorité des voyageurs qui utilisent un ticket JUMP se déplacent exclusivement sur le réseau de la STIB. Une campagne de sensibilisation sera organisée lorsque tous les opérateurs utiliseront le système Mobib.*

*À l'heure actuelle, la STIB communique déjà sur son site internet et dans ses brochures tarifaires sur la possibilité d'utiliser les différents opérateurs. Les logos des opérateurs se retrouvent également sur les tickets JUMP.*

te moeten betalen.

Ik heb meerdere getuigenissen van mensen die te goeder trouw het openbaar vervoer nemen, die de ontwaarder niet konden vinden in het station en die werden beboet omdat ze met een niet-ontwaard ticket op de trein zijn gestapt. Als men bijvoorbeeld in Jette de trein wil nemen, moet men blijkbaar eerst heel het station door tot aan de voorkant, waar er overigens werken bezig zijn. Ik heb niet alleen getuigenissen van mensen in Jette die door de treinconducteur zijn beboet, maar ook van anderen.

Maken veel JUMP-ticketgebruikers gebruik van het Brussels spoorwegaanbod? Zijn er daarover cijfers?

Hebt u een sensibiliseringscampagne voorzien om de troeven van dit ticket meer bekend te maken?

Wat zijn de afspraken met de NMBS in verband met de ontwaarders in hun stations?

Hebt u voorzien om het aantal te verhogen zodat minstens elk perron een ontwaarder telt, bij voorkeur geplaatst op een centrale plek of meerdere centrale plekken, zoals de trap naar de sporen.

Zijn er afspraken met de NMBS dat mensen die een boete hebben gekregen, die niet moeten betalen als ze de nodige uitleg kunnen verschaffen? In het station van Jette was het overduidelijk dat het voor die mensen niet doenbaar was om hun JUMP-ticket te ontwaarden.

#### *Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Het aandeel JUMP-reizen dat op het NMBS-netwerk plaatsvindt, bedraagt 1 à 2%. Het klopt dus dat het merendeel van de reizigers dit vervoerbewijs enkel op het MIVB-netwerk gebruiken. Een bewustmakingscampagne is wel degelijk voorzien vanaf het moment dat alle operatoren van Mobib gebruikmaken.

Momenteel communiceert de MIVB op haar website en in haar tarieffolders al over de mogelijkheid om van de verschillende operatoren gebruik te maken. Ook op de JUMP-tickets, verkocht bij de doorverkopers, staan de logo's van

*Toutes les gares bruxelloises sont actuellement équipées de validateurs Prodata. Ceux-ci se trouvent généralement au niveau du quai dans les plus petites gares ou au niveau des accès aux quais dans les plus grandes gares, afin d'être facilement accessibles aux clients. Leur nombre oscille entre un et douze, selon la taille de la gare. Dès que les quatre opérateurs seront passés à Mobib, les validateurs Prodata seront remplacés par des validateurs Mobib.*

*Il n'existe aucun accord avec la SNCB prévoyant d'annuler une amende sous réserve de justification.*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Quels sont les trajets couverts par ces 1 à 2% ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Quelque 1 à 2% des déplacements effectués sur le réseau de la SNCB sont des voyages JUMP.*

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Ceux-ci concernent-ils le réseau bruxellois de la SNCB ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *C'est uniquement valable pour Bruxelles.*

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *C'est vraiment très peu.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Peu de gens connaissent cette possibilité. C'est la raison pour laquelle nous prévoyons d'organiser une action de sensibilisation. La STIB en parle, mais pas la SNCB. Les choses changeront une fois que tous les opérateurs seront impliqués.*

de operateuren.

Anno december 2012 zijn alle Brusselse stations uitgerust met Prodata-ontwaarders. Ze zijn meestal te vinden op de perrons in de kleinere stations of aan de toegangen naar de perrons in grotere stations, met de bedoeling gemakkelijk toegankelijk te zijn voor de klanten. Ik kan u niet juist meedelen waar in het station van Jette ze juist zijn geplaatst, maar normaal gesproken zijn ze ook daar aanwezig. Het aantal hangt van de grootte van het station af en varieert tussen een en twaalf ontwaarders. Eenmaal de vier opérateurs op Mobib zijn overgeschakeld, zullen de Prodata-ontwaarders vervangen worden door Mobib-validatoren.

Uw vraag over de boetes en of er afspraken zijn met de NMBS kan ik momenteel niet beantwoorden. Ik kan navragen hoe daarop wordt gereageerd, maar er zijn geen afspraken gemaakt.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Welke reizen dekken deze 1 à 2% precies?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Op het NMBS-netwerk zijn 1 à 2% JUMP-reizen.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Gaat het om het NMBS-netwerk Brussel?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Het is alleen maar valabel in Brussel.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Dat is wel erg weinig.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Veel mensen kennen het niet, vandaar ook de bewustmakingsactie. De MIVB maakt er reclame voor, de NMBS nog niet. Dat zal gebeuren zodra alle operatoren betrokken zijn.

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Le changement sera donc effectif en 2014 au niveau de la SNCB ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *C'est ce que semblent indiquer les informations les plus récentes dont je dispose, mais il convient de rester prudent.*

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Ce n'est donc qu'à partir de ce moment-là qu'une communication sera mise en place ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Nous pouvons déjà suggérer que les valideurs soient mieux signalés.*

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *En termes de nombre de voyageurs, la gare de Jette occupe une place importante dans le classement des gares belges. Or, de nombreux voyageurs se plaignent de ce que cette gare ne compte qu'un seul valideur, qui est de plus quasi introuvable.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Je ne manquerai pas de transmettre vos suggestions à la SNCB.*

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente**.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "les carences de la régulation du réseau de bus de la STIB".**

**Mevrouw Annemie Maes**.- De NMBS schakelt dus over in 2014?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister**.- Volgens de meest recente informatie waarover ik beschik is dat zo, maar we moeten wel voorzichtig zijn.

**Mevrouw Annemie Maes**.- Er zal dus pas op dat moment over worden gecommuniceerd.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister**.- Ja, maar we kunnen wel al suggereren om de ontwaardingstoestellen wat zichtbaarder aan te duiden, op welke plek ze ook staan. Alleen de MIVB voert een echte bewustmakingscampagne.

**Mevrouw Annemie Maes**.- Het station van Jette is niet onbelangrijk. In de rangschikking van de Belgische stations op grond van het aantal reizigers staat Jette zeer hoog. Volgens mij moeten daar meer ontwaardingstoestellen worden geplaatst. Ik heb al veel klachten van reizigers gehoord. Er staat misschien maar een toestel en het is bijna onvindbaar.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister**.- Ik zal uw suggestie aan de NMBS bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**Mevrouw de voorzitter**.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de problemen met het reguleren van het busnet van de MIVB".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- Mme la ministre, je vous ai interrogée à plusieurs reprises sur le service de régulation de la STIB. Force est de constater que des situations liées à un manque de régulation se présentent toujours sur le réseau de la STIB, en particulier en ce qui concerne son élément le plus flexible, donc, a priori, le plus facile à réguler : le mode bus.

C'est pourquoi je souhaiterais que vous m'expliquiez comment il est possible que, parfois aux heures creuses mais en particulier en heure de pointe, des déséquilibres manifestes se produisent sur le trajet d'une ligne.

Si l'on peut comprendre qu'une certaine irrégularité découle des aléas de la circulation auxquels sont confrontés les conducteurs, il est incompréhensible que des temps d'attente soient parfois plus que triplés parce que les véhicules se déplacent par grappes, concentrés dans un seul sens de circulation, les voyageurs effectuant le trajet inverse attendant vainement le passage d'un véhicule tout en regardant des bus presque vides passer dans le sens qui ne les intéresse pas. Aujourd'hui, avec le temps réel de déplacement que l'on peut obtenir par téléphone, il est facile d'observer le phénomène en direct.

Dès que trois bus se suivent, il devrait être aisé de faire rebrousser chemin à celui qui se trouve en seconde position et de faire monter ses passagers dans le troisième. C'est d'ailleurs ce qui se produit quand la régulation est correctement assurée.

Je vous rappelle que de nombreuses scissions de lignes ont été effectuées lors de la mise en œuvre du Plan tram-bus, créant de nouvelles ruptures de charge. La justification de ce choix avait reposé sur une supposée amélioration de la régularité et des temps de parcours. Aujourd'hui, ces améliorations se font toujours attendre et nombreux sont les témoignages des usagers quotidiens qui permettent de constater que le problème se pose sur beaucoup de lignes, en ce compris celles qui ont été scindées ou raccourcies.

Quelles sont les causes de ce manque de régulation qui handicape lourdement la fiabilité et l'attractivité du réseau, voire sa crédibilité ? Quand on a parfois

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Ik heb u al vaak ondervraagd over de dienstregeling van de MIVB. De problemen doen zich vooral voor bij het busvervoer en tijdens de spits.*

*We kunnen begrijpen dat het verkeer de situatie niet vergemakkelijkt. Het is echter onbegrijpelijk dat men driemaal langer moet wachten op een bus, omdat de bussen gegroepeerd rijden. Reizigers wachten tevergeefs op een bus, terwijl uit de tegenovergestelde richting bussen leeg voorbijrijden.*

*Wanneer drie bussen achter elkaar rijden, zou men de tweede gemakkelijk kunnen laten terugkeren en de passagiers op het derde voertuig kunnen laten overstappen.*

*Ik herinner u eraan dat bij de inwerkingtreding van het Tram- en busplan verscheidene lijnen werden opgesplitst, wat de dienstregeling verstoord heeft. Dat plan was nochtans bedoeld om de regelmaat van de dienstverlening te verbeteren. Veel reizigers wachten nog steeds op die verbetering.*

*Waarom is de gebrekkige dienstregeling te wijten? De onregelmatigheden ondermijnen de geloofwaardigheid van de MIVB. Waarom wordt het probleem niet opgelost?*

quatre bus qui se suivent, les usagers ont du mal à croire que tout va bien et que la STIB travaille correctement. Pourquoi ce problème récurrent n'est-il pas pris à bras-le-corps ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- C'est devenu un lieu commun que de constater que la circulation dans Bruxelles est non seulement de plus en plus intense, mais aussi de plus en plus chaotique à certaines heures. La Région a déjà consenti de nombreux efforts pour améliorer le fonctionnement du réseau de bus de la STIB, mais nous sommes encore loin de l'objectif de 40% du réseau en site protégé annoncé au début du contrat de gestion actuel de la STIB.

Il convient tout d'abord de tempérer votre remarque sur l'effet des scissions de lignes. Celles-ci ont généré de spectaculaires gains de ponctualité et ont permis à la STIB d'atteindre les critères de qualité de service - qui comprennent notamment le respect des horaires - qui lui avaient été fixés dans le contrat de gestion. Ainsi, la STIB parvient désormais à respecter, sur la majorité des lignes (47 lignes sur 50), le critère selon lequel 80% des clients doivent bénéficier du passage d'un bus à l'heure ou avec maximum trois minutes de retard. En 2003, elle n'avait certifié que neuf lignes sur 45.

Certaines longues lignes sont ainsi passées instantanément de 70% de ponctualité à plus de 80% lors de leur scission. Mais cette certification est aujourd'hui en péril, à mesure que s'accroissent les difficultés de progression pour les bus le long de leurs itinéraires.

Pour ne prendre que ces exemples, la STIB constate ainsi des problèmes quasi généralisés de respect des sites propres ou d'automobilistes qui s'engagent dans des carrefours bloqués, autant d'actions qui entravent le bon fonctionnement du réseau.

Dans le même temps, notre souhait en tant qu'autorité de tutelle est d'améliorer la qualité du service pour les clients de la STIB en plaçant désormais l'objectif de ponctualité à 82% au lieu de 80%. Le bon fonctionnement du réseau de transports publics de surface occupe donc une place importante dans le futur contrat de gestion. Ceci impliquera des mesures plus drastiques de gestion

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Het is een gemeenplaats dat het verkeer in Brussel op sommige tijdstippen niet alleen drukker, maar ook chaotischer wordt. Het gewest heeft al veel inspanningen geleverd om de werking van het busnet te verbeteren, maar we zijn nog ver verwijderd van de doelstelling uit de huidige beheersovereenkomst om 40% van de trajecten in eigen bedding te laten verlopen.*

*De splitsing van de buslijnen heeft wel de stiptheid van de bussen verbeterd, waardoor de MIVB de kwaliteitscriteria haalt, die in de beheersovereenkomst staan. Op de meeste lijnen (47/50) haalt de MIVB nu het criterium dat 80% van de reizigers een bus moet kunnen nemen met hoogstens drie minuten vertraging. In 2003 gold dat nog maar voor 9 lijnen op 45.*

*Op sommige lijnen steeg dit percentage van 70% naar ruim 80% dankzij een splitsing van de lijn. Dit succes komt echter in het gedrang door een moeilijke doorstroming. Zo gebruiken veel automobilisten busstroken of blokkeren ze kruispunten.*

*De regering wil de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren door 82% in plaats van 80% als streefdoel te hanteren. De goede werking van het bovengrondse netwerk krijgt een belangrijke plaats in de nieuwe beheersovereenkomst. Daarvoor zullen drastische maatregelen nodig zijn.*

*De MIVB probeert er in de eerste plaats voor te zorgen dat de bussen de dienstregeling respecteren die de reizigers aan de haltes kunnen raadplegen. Dat criterium wordt ook gebruikt door het Europees Comité voor Normalisatie (CEN).*

*De MIVB staat voor een onmogelijke opdracht, namelijk voldoende voertuigen laten rijden en realistische reistijden hanteren, zonder haar wagenpark uit te breiden.*

*Zolang de MIVB haar wagenpark niet kan*

de la circulation en ville.

Pour ce qui est de la manière dont la STIB appréhende la régulation de son réseau bus, je souhaiterais partager avec vous divers éléments.

La STIB tâche d'assurer avant tout la ponctualité, à savoir le respect de l'horaire affiché aux arrêts, qui constitue la référence sur laquelle s'appuient les voyageurs ainsi que le certificateur autorisé par le Comité européen de normalisation (CEN).

La STIB est confrontée à une équation impossible, à savoir devoir offrir des fréquences de passage suffisantes par rapport au volume de voyageurs et prévoir des temps de parcours et de régulation suffisants pour refléter les difficultés de circulation, tout en restant dans le cadre de son parc actuel.

Nous constatons aujourd'hui que ceci n'est plus possible et que le parc de véhicules devra s'accroître au cours des prochaines années. En attendant, la STIB ne peut que constater ces difficultés et est amenée à remettre ses bus à l'heure en fin d'heure de pointe, ce qui prend souvent plus d'une dizaine de minutes pour l'ensemble d'une ligne.

Il n'est pas toujours possible d'organiser des demi-tours lorsque plusieurs bus se suivent. Tout d'abord parce que, même lorsqu'il y a peu de voyageurs à bord, c'est une source de frustration pour les clients, qui n'hésitent pas à se plaindre d'avoir été éjectés du bus. D'ailleurs, ici-même, un parlementaire m'a déjà interpellée à plusieurs reprises sur le nombre qu'il jugeait important de demi-tours, en parlant de "voyageurs dupés".

La seconde raison est que certains réaménagements menés par les communes ont fait disparaître physiquement des possibilités de retournement.

Par ailleurs, dans un souci de bonne gestion, la STIB a été amenée à grouper les trajets de lignes entre elles. Les régulateurs ont pour mission de veiller à ce que le chauffeur soit à l'heure et à temps à son prochain lieu de remplacement, ce qui empêche d'opérer certains demi-tours alors même qu'ils pourraient apparaître bénéfiques pour la ligne prise individuellement. Ceci est un choix budgétaire inévitable dans le contexte actuel.

Enfin, la migration vers le nouveau système d'aide

*uitbreiden, kan ze niet meer doen dan de problemen vaststellen.*

*Een buschauffeur kan niet zomaar beslissen rechtsomkeer te maken wanneer verschillende bussen elkaar volgen. Om te beginnen zou dat leiden tot klachten van de passagiers die verplicht moeten overstappen, ook al zijn het er maar weinig. Bovendien hebben veel gemeenten de wegen zo aangelegd dat rechtsomkeer maken voor een bus onmogelijk is.*

*De MIVB heeft om budgettaire redenen de trajecten gegroepeerd en zodanig georganiseerd dat de chauffeurs op een bepaald tijdstip op een bepaalde plaats moeten zijn. Ook al kan het voor een welbepaalde lijn interessant lijken terug te keren, dan nog moet de chauffeur op het juiste uur op de juiste plaats geraken voor zijn volgende opdracht.*

*De migratie naar het nieuwe exploitatiesysteem is nog aan de gang en sommige regulatoren moeten nog een opleiding krijgen. Tegen de zomer van 2013 zal het systeem volledig ingevoerd zijn en zal de MIVB het ten volle kunnen benutten.*

*We moeten afwachten in welke mate de nieuwe gemeentebesturen de inspanningen van de MIVB en het gewest zullen steunen om eigen beddingen te creëren voor trams en bussen. Ik hoop hen daarvoor warm te kunnen maken.*



à l'exploitation est toujours en cours et certains régulateurs doivent encore se former à l'outil. Ce n'est qu'au moment de la généralisation du nouveau système, à la fin du printemps prochain, que la STIB pourra utiliser pleinement toutes les fonctionnalités de régulation offertes par ce nouvel outil.

À l'heure de l'installation des nouveaux conseils et collèges communaux, il sera important de voir dans quelle mesure les programmes des nouvelles majorités intègrent l'engagement de soutenir les efforts de la STIB et de la Région en faveur de la création de nouveaux sites propres pour les trams et les bus. Il s'agit d'une question à laquelle je souhaite sensibiliser les nouveaux collèges pour les six années à venir.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- J'ai l'impression que sur un texte de dix pages, seules cinq lignes étaient consacrées à la réponse à ma question ! Je ne reviendrai pas sur les mesures du programme Vicom ni sur les modes de calcul des retards, car ce n'était pas l'objet de ma question !

Nonobstant tous les problèmes du plan Vicom, ma question était plutôt liée au fait de savoir ce que la STIB a entre les mains. Je veux parler de la régulation. À cet égard, j'ai le sentiment que vous n'avez pas répondu à ma question d'une part, et que, d'autre part, l'on noie le poisson en me parlant des interpellations de mes collègues et de moi-même au sujet des frustrations des voyageurs.

En tant qu'utilisateur, lorsque vous êtes débarqué par le troisième bus qui vous a pris à son bord, que l'on vous annonce qu'il y aura peut-être une navette et qu'il n'y a rien derrière, vous êtes en droit de vous sentir très frustré. À l'inverse, les rares fois où tout se passe correctement, lorsque le bus du milieu qui n'est pas très occupé est vidé car il y a un bus juste derrière, tout le monde est satisfait.

Les gens acceptent ainsi ces solutions très volontiers, car ils sont conscients de leur intérêt. D'autre part, je sais qu'une série d'aménagements ne facilitent pas les demi-tours. Mais il existe malgré tout de nombreux endroits sur les lignes où il est possible de faire demi-tour sans pénaliser personne.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).*- *In de hele tekst van tien bladzijden waren vijf regeltjes aan mijn vraag gewijd. Ik wilde weten wat de MIVB kan doen in verband met de dienstregelingen.*

*Een busgebruiker die uit de derde bus wordt gezet en te horen krijgt dat er geen bus meer komt, heeft alle recht om gefrustreerd te zijn. Maar een busgebruiker die uit de tweede bus wordt gezet en die op de derde bus kan stappen, omdat die onmiddellijk volgt, heeft geen reden tot ontevredenheid. Mensen passen zich gemakkelijk aan als ze er belang bij hebben.*

*Soms kunnen bussen niet terugkeren, omdat de weg zo is aangelegd dat die het terugkeren bemoeilijkt, maar veelal kan dat wel op een bepaald ogenblik. Hoe langer het parcours, hoe meer mogelijkheden er zijn. Ik begrijp niet dat in een modern netwerk alle bussen op een bepaald moment in dezelfde richting rijden, terwijl de mensen op het tegenoverliggende voetpad opeengepakt staan te wachten.*

*Ik aanvaard uw antwoord niet, zeker niet wanneer u stelt dat de reizigers op de geafficheerde dienstregeling afgaan. Niemand is zo dom om zich daar op spitsuren op te verlaten! Iedereen vraagt de reële diensttijden na op zijn gsm.*

*Volgens heel wat buschauffeurs is de dienstregeling*

Plus la piste est longue, plus les possibilités sont nombreuses, et je ne vois pas comment, sur un réseau supposé moderne, l'on puisse justifier que presque tous les bus se retrouvent à un moment donné dans un sens de circulation, pendant que les gens s'empilent sur les trottoirs en face dans des conditions d'attente particulièrement pénibles.

Je ne peux pas accepter votre réponse, Mme la ministre. D'autant que vous me dites que les gens se réfèrent à l'horaire écrit. Je vous assure qu'en heure de pointe, personne n'est assez stupide pour s'y fier ! C'est pour cela que tout le monde consulte son gsm et réclame un horaire en temps réel. En effet, après un certain temps en période d'irrégularité, l'horaire écrit n'est plus qu'une théorie obscure !

La régulation en bout de ligne est une chose mais, selon bon nombre de chauffeurs, le temps de régulation est trop court. Par ailleurs, je vous parle ici de la régulation en cours de route, car il existe un potentiel pour diminuer les retards et améliorer la qualité de vie des gens.

Nous devons retourner à cela et arrêter de fournir des réponses interminables qui nous détournent de cette problématique ! Nous devons avoir un véritable débat car la STIB a réellement la capacité d'améliorer les choses en matière de régularité.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

**concernant "la fixation par la STIB d'un  
quota de 10 procès-verbaux par jour pour ses  
contrôleurs".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

#### QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

*te strak. Er bestaan echter mogelijkheden om een vertraging in te lopen.*

*We hebben genoeg van lange, onbeduidende antwoorden. We hebben nood aan een debat. De MIVB moet op het vlak van de regelmaat van haar dienstregeling beter presteren.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

**betreffende "het opleggen aan de controleurs  
van de MIVB van een quota van 10  
processen-verbaal per dag".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

**concernant "les aménagements de voirie aux  
alentours de la place de la Reine à Schaerbeek".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur,  
excusé, et avec l'accord de la ministre, la question  
orale est reportée à la prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE  
DELFORGE**

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

**concernant "l'expulsion du musée Scientastic  
par la STIB".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme  
Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- Le musée Scientastic, qui  
était logé dans la station de métro Bourse, a été  
expulsé de ce lieu dans la nuit du samedi  
1er septembre. Si l'on en croit le compte rendu que  
font de l'événement les responsables de ce musée,  
les méthodes utilisées dans ce cadre sont pour le  
moins interpellantes :

"Profitant du week-end, le samedi  
1er septembre 2012 à 00h05, en notre absence et  
sans avis d'expulsion, la STIB a barricadé et  
occulté la vitrine et toutes les entrées du  
Scientastic, vidé nos locaux, et détruit et/ou volé  
toute notre exposition, tout sans exception. Aucune  
notification n'a été donnée au Scientastic de ces  
actes extrêmes. Tout au plus, des demandes de  
remise des clés, alors même qu'une action en  
justice était en cours pour obtenir une prolongation  
de bail, jugement qui devait avoir lieu en mai 2013.  
Cet acte violent est d'autant plus regrettable qu'un  
accord était en passe d'être signé pour une autre  
implantation... Quelques jours plus tard, la police  
de Mont-Saint-Guibert a retrouvé notre coffre-fort

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

**betreffende "de wegenwerken in de buurt  
van het Koninginneplein in Schaarbeek".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de  
indiener, die verontschuldigd is, en met instemming  
van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de  
volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de door de MIVB verplichte  
verhuizing van het Scientastic-museum".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft  
het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Het  
Scientastic-museum werd in de nacht van  
1 september uit het metrostation Beurs gezet. Als  
wij de uitbaters van het museum mogen geloven,  
doet de manier waarop dit gebeurde, heel wat  
vragen rijzen.*

*Volgens hen zou de MIVB op zaterdag 1 september  
2012 om 00u05 zonder voorafgaande  
waarschuwing of uitzettingsbevel de etalage en alle  
ingangen van het museum hebben afgesloten, het  
museum hebben leeggehaald en de tentoonstelling  
hebben vernield. Er was de uitbaters wel  
meermaals gevraagd om de sleutels te  
overhandigen, maar het museum had inmiddels een  
rechtsgeding aangespannen om een verlenging van  
de huurovereenkomst te bekommen. Die uitspraak  
wordt verwacht in mei 2013. Bovendien zou de  
politie van Mont-Saint-Guibert enkele dagen later  
de kluis van het museum hebben teruggevonden.  
Die kluis was geforceerd en alle waardepapieren  
waren verdwenen.*

sur un terrain communal, bien sûr forcé et dépouillé de ses valeurs. Il est évident que la question du lien éventuel entre le vol et cette opération commando de la STIB se pose avec acuité, et ce d'autant plus qu'un grand nombre d'objets de valeur ont également disparus (tel qu'un aspirateur robot, une machine à coudre...)"

Outre la violence de la méthode et les questions que cela soulève, les conséquences pour le musée sont évidemment lourdes, puisqu'il s'agit désormais non plus seulement de trouver un nouveau lieu, mais également de reconstituer 20 ans de création de pédagogie scientifique interactive.

Pouvez-vous, Mme la ministre, expliquer comment de telles méthodes ont pu être utilisées par la STIB ?

Par ailleurs, en dehors des procédures judiciaires qui pourraient logiquement être entreprises face à de tels agissements, quelles mesures sont-elles proposées par la STIB ou la Région pour dédommager rapidement le musée, afin que son futur ne soit pas définitivement compromis ?

Enfin, à l'instar des responsables du musée, je vous demande pourquoi la STIB désire récupérer ces locaux. La raison invoquée concerne des travaux de rénovation. Mais, malgré les demandes répétées du Scientastic, la STIB n'a produit aucun élément tangible démontrant la réalité des travaux qui auraient nécessité un départ immédiat et définitif de la station.

Les seuls travaux vantés par la STIB sur cet emplacement dans les prochains mois sont des études et des relevés ne nécessitant pas le départ du Scientastic, qui n'a pas cessé de rappeler qu'il était disposé à fermer temporairement si les travaux le justifiaient.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Il ne faut justement pas croire la version des événements telle que présentée par le directeur du musée Scientastic, dont les propos sont mensongers et volontairement calomnieux à l'égard de la STIB. La réalité est tout autre.

De nombreux échanges ont eu lieu avec le musée

*De gevolgen van dit gewelddadig optreden zijn bijzonder zwaar voor het museum, dat niet alleen een nieuwe locatie moet vinden, maar ook twintig jaar interactieve wetenschappelijke attracties moet heropbouwen.*

*Hoe komt het dat de MIVB op deze manier is te werk gegaan?*

*Welke maatregelen stelt de MIVB of het gewest voor om het museum te vergoeden en de toekomst ervan veilig te stellen?*

*Waarom wil de MIVB die lokalen recupereren? De MIVB zou renovatiewerkzaamheden willen uitvoeren, maar heeft volgens de uitbaters van het museum nooit een tastbaar element voorgelegd waaruit blijkt dat die werkzaamheden het onmiddellijk vertrek van het museum vereisen.*

*De enige werkzaamheden die de MIVB daar tijdens de komende maanden voor ogen heeft zouden studies en opmetingen zijn, waarvoor het museum niet moet vertrekken. Het museum heeft overigens meermaals te kennen gegeven dat het bereid was om zijn lokalen tijdelijk te sluiten als dat nodig was voor de werkzaamheden.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *U moet de versie van de directeur van het museum niet geloven. In werkelijkheid is alles anders verlopen.*

*De MIVB heeft meermaals contact opgenomen met het Scientastic-museum met de bevestiging dat het voor 31 augustus 2012 de lokalen moest leegmaken*

Scientastic, qui lui ont tous apporté la confirmation qu'il devait avoir impérativement quitté les lieux et vidé l'emplacement pour le 31 août 2012, et que des travaux débuteraient inexorablement le 1er septembre 2012.

Le musée a en outre reçu, au cours des deux derniers mois avant le terme de l'autorisation domaniale, quatre mises en demeure à cet effet. Durant le mois d'août 2012, le musée annonçait sur son site internet sa fermeture à des dates chaque fois reportées, en précisant lui-même "suite à la décision de la STIB et de la ministre Grouwels d'expulser le Scientastic au 1er septembre".

Le musée Scientastic était donc parfaitement informé que ce qu'il laisserait dans l'emplacement au-delà du 31 août 2012 serait évacué pour permettre aux travaux de débuter le 1er septembre.

Ni la STIB ni aucun des intervenants n'ont, bien évidemment, volé quoi que ce soit à l'occasion de cette évacuation. Outre que tout ce qui a été délaissé constituait des "res derelictae" et n'était donc plus susceptible de faire l'objet d'un vol, la STIB a pris la précaution de faire suivre toute l'opération par un huissier de justice et de placer tous les objets transportables ayant une quelconque valeur sous scellés après inventaire.

Aucun coffre-fort n'était présent lorsque la STIB a repris possession de l'emplacement. Tous ces objets, parmi lesquels un tiroir-caisse contenant 1.808,30 euros, ont été repris par le musée Scientastic à la levée des scellés. Les accusations du Scientastic sont, je le répète, mensongères et calomnieuses.

Le dirigeant du musée a pris la responsabilité de compromettre définitivement le futur du Scientastic en refusant de vider lui-même l'emplacement, et ce en parfaite connaissance de cause. Il lui appartient d'assumer cette responsabilité. Ni la Région, ni la STIB n'ont commis une quelconque faute et n'ont donc à dédommager le musée.

Quant aux raisons pour lesquelles la STIB désirait récupérer les locaux, je vous rappelle que le contrat en vertu duquel le musée occupait le lieu avait pris fin depuis le 14 février 2012, et que l'autorisation domaniale exceptionnelle et temporaire que le musée avait obtenue pour occuper les locaux ensuite expirait le 31 août 2012. Ceci constituait

*en verlaten, omdat de werkzaamheden op 1 september 2012 onverbiddeijk van start zouden gaan.*

*Tijdens de laatste twee maanden voor het aflopen van de vergunning heeft het museum vier aanmaningen ontvangen. In augustus 2012 kondigde het museum op de website zelfs zijn sluiting aan. De directeur wist dus dat wat er na 31 augustus 2012 nog achterbleef, zou worden weggehaald.*

*Ik herinner eraan dat het contract tussen het museum en de MIVB op 14 februari 2012 is afgelopen en dat de uitzonderlijke en tijdelijke domeinvergunning die het museum vervolgens verkreeg, ten einde liep op 31 augustus 2012.*

*Noch de MIVB, noch andere partijen hebben bij die ontruiming iets gestolen. De MIVB had de voorzorgsmaatregel genomen om de volledige interventie uit te voeren in het bijzijn van een deurwaarder en om alle vervoerbare voorwerpen met enige waarde te verzegelen, na een inventaris te hebben opgemaakt.*

*Er was geen kluis aanwezig op het ogenblik dat de MIVB het lokaal overnam. Alle aanwezige voorwerpen, waaronder een kassalade met 1.808,30 euro, werden door het Scientastic-museum opgehaald bij de ontzegeling. De beschuldigingen van de directeur zijn dus leugens.*

*De directeur van het museum heeft de verantwoordelijkheid genomen om de toekomst van het museum definitief in gevaar te brengen door te weigeren de lokalen zelf te ontruimen. Noch het gewest, noch de MIVB hebben een fout begaan. Zij moeten het museum dus niet vergoeden.*

*Op 20 augustus heb ik via de pers de burgers geïnformeerd over de renovatiewerkzaamheden aan de metrostations Beurs en Anneessens, waarvoor een onmiddellijke evacuatie nodig was, alsook over de reden van deze werkzaamheden. Zo was het nodig de ruwbouw te saneren om problemen te vermijden ten gevolge van een gebrek aan waterdichtheid.*

*Voorts willen we het station Beurs, op een steenworp van de Grote Markt en de Sint-Gorikswijk, opwaarderen, zodat het dé toegangspoort wordt tot het historisch centrum van*

déjà une raison suffisante.

J'ai convié la presse le 20 août dernier au sujet des travaux qui ont imposé une évacuation immédiate. À cette occasion, j'ai informé l'ensemble des citoyens de la mise en route au 1er septembre 2012, par la Région et la STIB, des travaux de rénovation des stations Bourse et Anneessens, ainsi que des objectifs desdits travaux, à savoir d'assurer l'assainissement du gros œuvre pour éviter, notamment, les problèmes d'étanchéité qui gagnent peu à peu les stations en raison de leur vétusté, et peuvent avoir des conséquences dramatiques.

Mais il s'agit aussi de mieux gérer et valoriser cette zone située à deux pas de la Grand-Place et du quartier Saint-Géry, pour en faire la porte d'entrée vers le centre historique de la ville, avec notamment la présence d'une antenne de la Maison du tourisme.

La STIB développera au sein de la station Bourse, dont l'infrastructure sera revue en profondeur, une zone commerciale et de services couvrant environ 1.500m<sup>2</sup>. Au moins 30 personnes pourraient être mises à l'emploi dans ce projet. Ces changements permettront aussi un parcours client convivial et de qualité, tout en augmentant la valeur ajoutée de la station et en renforçant le sentiment de sécurité.

La rénovation de la station de préméto Bourse s'intègre dans un projet plus vaste, qui englobe également la station Anneessens toute proche. Des locaux d'accueil pour les personnes en situation précaire seront aménagés dans l'espace disponible situé sous la place du même nom. Pour ce faire, une collaboration sera menée avec des associations actives dans le secteur social et qui pourront à leur tour envoyer les personnes dans le besoin vers d'autres organismes : l'asbl Chez nous, les infirmières de rue et les agents de prévention.

Afin de permettre l'établissement du cahier des charges en vue de la désignation des architectes et de l'entrepreneur, la STIB devait établir un relevé topographique exact de la station Bourse et vérifier l'étanchéité et la stabilité de celle-ci. Cela nécessitait de démolir les emplacements commerciaux existants. Le départ immédiat du musée Scientastic était donc impératif.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

*Brussel.*

*De MIVB zal in het station Beurs een handels- en dienstencentrum uitbouwen op een oppervlakte van ongeveer 1.500 m<sup>2</sup>. Het centrum zal minstens dertig mensen tewerkstellen en zal het station aangenamer en veiliger maken.*

*De renovatie van het premetrostation Beurs past in een ruimer project, dat ook het nabijgelegen station Anneessens omvat. Onder het Anneessensplein komt een opvangruimte voor mensen in moeilijkheden. Daarvoor wordt samengewerkt met verenigingen uit de sociale sector, die deze mensen zullen doorsturen naar de juiste instanties.*

*Om het bestek voor het hele project te kunnen opmaken, moet de MIVB de toestand van het station Beurs in kaart brengen en de waterdichtheid en stabiliteit ervan nagaan. Daarvoor moesten de winkelruimten afgebroken worden. Het Scientastic-museum moest dus vertrekken.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mme Céline Delforge.**- Je remercie Mme la ministre pour ses réponses. Si sa version est exacte, on peut se réjouir que les faits ne se soient pas produits tels que relatés. Si cela devait être le cas, j'imagine que le musée utiliserait toutes les voies de recours possibles.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME**

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

**concernant "la publicité d'Interparking auprès de la STIB"**

**Mme la présidente.**- La question orale est reportée à la prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME**

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

**concernant "les trains supprimés en Région bruxelloise".**

**Mme la présidente.**- La question orale est reportée à la prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI**

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

**concernant "la nouvelle passerelle 'Gosselies'".**

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Als de minister gelijk heeft, is dat een hele opluchting. Anders zou het museum wellicht alle mogelijke rechtsmiddelen aangrijpen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**betreffende "de publiciteit van Interparking bij de MIVB".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**betreffende "de afgeschafte treinen in het Brussels Gewest".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI**

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

**betreffende "de nieuwe voetgangers- en fietsersbrug 'Gosselies'".**

**Mme la présidente.**- La question orale est reportée à la prochaine réunion.

#### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

**concernant "l'optimisation du trajet du bus 53".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *L'UZ de Jette est difficile à atteindre en transports publics. Les plans du tram 9 qui permettra de relier l'hôpital à Simonis sont en cours d'élaboration. C'est une perspective encourageante, mais malheureusement, la demande actuelle n'est pas rencontrée. En outre, les activités de l'hôpital et des facultés de médecine et de pharmacie augmentent chaque année sur le site.*

*Malgré les mesures déjà prises par l'hôpital (covoiturage, indemnités vélo, paiement d'abonnements, etc.), les environs du campus sont asphyxiés par la pression automobile et le stationnement. Le manque de transports publics et les temps de parcours depuis les gares de Bruxelles-Nord et de Jette incitent de nombreux membres du personnel à continuer à se rendre à l'UZ en voiture.*

*Selon une enquête, 10% d'entre eux seraient disposés à prendre le train si la liaison était plus rapide. Cette idée avait été proposée par la STIB en 2005 et par Bruxelles Environnement lors de l'élaboration du plan de déplacements d'entreprise en 2007. Lorsque l'UZ a organisé à une reprise une liaison avec la gare de Jette, il s'est avéré que la distance pouvait être parcourue en sept minutes en moyenne et que 260 collaborateurs avaient utilisé le bus rapide.*

*Suite au refus du gouvernement flamand d'accéder à la demande de navette introduite auprès du Vlaamse pendelfonds, l'UZ demande désormais une*

**Mevrouw de voorzitter.**- De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven.

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

**betreffende "de optimalisatie van het traject van bus 53".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Het UZ Jette is erg moeilijk te bereiken met het openbaar vervoer. Momenteel wordt er gewerkt aan de plannen voor tram 9 die hopelijk binnen enkele jaren een vlotte verbinding tussen het ziekenhuis en Simonis zal verzorgen. Dit is een positief vooruitzicht, maar jammer genoeg is het niet voldoende om aan de enorme mobiliteitsvraag vandaag tegemoet te komen. Bovendien groeien het UZ en de faculteit geneeskunde en farmacie van de VUB nog elk jaar in activiteit.

Ondanks de maatregelen die het ziekenhuis op vlak van carpooling, fietsvergoeding, betaling van abonnementen voor het openbaar vervoer, enzovoort, reeds heeft genomen, blijft de ruime omgeving van de campus verstikken onder de auto- en parkeerdruk. Bij gebrek aan een vlot openbaar vervoer, blijven veel personeelsleden de wagen kiezen als transportmiddel. Dit is niet onlogisch, aangezien je de reistijd vanaf het station Brussel-Noord tot het UZ, in het beste geval, 35 minuten bedraagt en vanaf het station Jette 25 à 30 minuten.

Het aspect tijd blijkt de grote spelbreker. Een snelle busverbinding tussen het station van Jette en het UZ Brussel zou voor veel personeelsleden een alternatief kunnen zijn. Uit een enquête bij het personeel, bleek dat 10% de wagen zou inruilen voor de trein als er een snellere verbinding tot stand zou komen. Dit idee werd oorspronkelijk geopperd als alternatief door de MIVB (2005) en werd ook door Leefmilieu Brussel aangeraden bij het opstellen van het bedrijfsvervoerplan (2007). Het is



*optimisation du trajet du bus 53 à la STIB.*

*Avez-vous eu des contacts avec la direction et les syndicats de l'UZ à ce sujet ? Comment cette proposition est-elle accueillie par la STIB ? Avez-vous étudié cette proposition et la prenez-vous en considération ?*

*Avez-vous eu des contacts avec votre homologue au gouvernement flamand à propos de la demande de navette ? Pour quels motifs le gouvernement flamand s'y est-il opposé ? Cette option est-elle définitivement abandonnée ?*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).** - Cette boucle consiste en l'ajout de trajets supplémentaires entre la gare de Jette et l'UZ Brussel aux heures de pointe, permettant aux voyageurs de profiter d'une meilleure fréquence et de temps de trajet plus courts.

*La STIB a toujours été disposée à assurer cette liaison, à condition qu'un financement supplémentaire soit prévu pour ses frais d'exploitation et que son parc de véhicules le permette. Un montant annuel d'environ 390.000 euros est nécessaire pour assurer cette offre supplémentaire.*

*Le gouvernement est favorable à ce projet, mais doit tenir compte des autres priorités pour le développement du réseau de transports publics dans toute la Région.*

*La STIB continuera à examiner d'autres scénarios*

dus niet nieuw. Het UZ Brussel legde zelf éénmalig deze verbinding in en daaruit bleek dat de afstand gemiddeld in 7 minuten werd afgelegd. Die dag maakten 260 medewerkers gebruik van de snelbus.

Het UZ diende bij het Vlaamse pendelfonds een aanvraag in voor een eigen pendelbus, maar deze piste strandde op een njet van de Vlaamse regering. Het UZ vraagt daarom een optimalisering van bus 53 van de MIVB. De toevoeging van een extra lus zou, tegen minimale kost, een dergelijke snelle verbinding kunnen realiseren. De bezetting van de piekbussen is gegarandeerd, zoals bleek uit de proefritten.

Hebt u contact gehad met de directie en de vakbonden van het UZ naar aanleiding van hun vraag om buslijn 53 te optimaliseren? Wat is de visie van de MIVB op dit voorstel? Hebt u dit voorstel onderzocht en neemt u het in overweging?

Hebt u contact gehad met uw tegenhanger in de Vlaamse regering in verband met de aanvraag bij het pendelfonds? De weigering is onlogisch, aangezien andere Vlaamse ziekenhuizen wel kunnen genieten van middelen uit het pendelfonds. Wat is de motivatie van de Vlaamse regering om te weigeren? Is deze optie definitief afgevoerd?

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De extra lus waarover u het heeft, is eigenlijk een toevoeging van bijkomende trajecten tussen het treinstation van Jette en het UZ Brussel tijdens de spitsuren. Daardoor kunnen passagiers profiteren van een betere frequentie en kortere reistijden.

De MIVB heeft steeds gezegd dat ze bereid is om voor de verbinding te zorgen op voorwaarde dat er een bijkomende financiering komt voor de extra exploitatiekosten en er voldoende voertuigen zijn. Om de verbinding uit te baten, zijn er immers extra bussen nodig. Die heeft de MIVB nog niet. Om een extra aanbod in te kunnen voeren wanneer er extra bussen beschikbaar zijn, heeft de MIVB ongeveer 390.000 euro per jaar nodig. De regering zou het project maar al te graag realiseren, maar we moeten rekening houden met een ruimer kader en andere prioriteiten voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in het hele gewest.

*en attendant que la ligne 9 soit réalisée. Par ailleurs, le Vlaamse pendelfonds ne peut pas financer des bus bruxellois. Je suis convaincue que cette liaison pourrait contribuer à réduire la circulation automobile, notamment sur le ring. Je continue donc à rechercher d'autres solutions avec la STIB.*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes

**Mme Annemie Maes** *(en néerlandais)*.- *Vous affirmez qu'il n'y a pas de bus supplémentaires et que la liaison coûterait 390.000 euros par an. Vous ne disposez pas de cet argent et il n'y a pas de solution à court terme. Existe-t-il d'autres options ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais)*.- *Une solution consisterait à inverser la ligne, mais les riverains d'un quartier de Jette, qui auraient été à leur tour moins bien desservis, se sont opposés à cette proposition de la STIB. De nouvelles idées apparaîtront peut-être pour trouver une solution.*

**Mme Annemie Maes** *(en néerlandais)*.- *Je prends votre suggestion à cœur. Je reviendrai encore avec ce dossier en commission. J'espère qu'entre-temps, les esprits mûriront.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON**

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

**concernant "la déviation des lignes 92 et 94 vers la gare Centrale".**

Ik blijf de MIVB aansporen om na te gaan of er in afwachting van tram 9 geen mogelijkheden zijn. Alleszins kan het Pendelfonds geen Brusselse bussen financieren. Ik weet best dat de verbinding zou kunnen helpen om het autoverkeer te doen afnemen, ook op de Ring. Daarom wil ik de mogelijkheden blijven onderzoeken met de MIVB. Er zijn echter objectieve problemen, waaronder een gebrek aan bussen. Toch blijf ik streven naar een oplossing voordat tramlijn 9 wordt gerealiseerd.

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik ben er altijd van overtuigd geweest dat u alle mogelijke oplossingen bestudeert. U zegt dat er geen extra bussen zijn en dat de verbinding 390.000 euro per jaar zou kosten. Blijkbaar hebt u dat geld niet en komt er geen oplossing op korte termijn. Ik denk dat er duidelijke keuzes moeten worden gemaakt. Zijn er nog andere mogelijkheden? Eigenlijk zegt u dat u wel wilt, maar niet kunt.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Dat hebt u goed begrepen. Een oplossing bestaat erin om de lijn om te draaien. De MIVB heeft dat ooit voorgesteld. Maar er kwam toen protest van inwoners uit een bepaalde hoek van Jette die zich niet meer zo vlot konden verplaatsen. Dat heeft toen de oplossing, waar we dichtbij waren, afgeremd. Misschien ontstaan er nieuwe inzichten en komt er toch nog een oplossing.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik neem uw suggestie ter harte. Ik zal het dossier nog eens in deze commissie aankaarten. Ik hoop dat de geesten ondertussen rijpen.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

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

**betreffende "de omlegging van de lijnen 92 en 94 naar het Centraal Station".**

---

**Mme la présidente.**- La question orale est reportée à la prochaine réunion.

**Mevrouw de voorzitter.**- De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven.