



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

**VERGADERING VAN
MAANDAG 26 JANUARI 2015**

**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 de la
Mobilité**

**RÉUNION DU
LUNDI 26 JANVIER 2015**

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@bruparlirisnet.be

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

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

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

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

INHOUD	SOMMAIRE
INTERPELLATIES	INTERPELLATIONS
- van mevrouw Céline Delforge	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	7
betreffende "de heraanleg van de Albertlaan".	7
Bespreking – Sprekers: de heer Marc Loewenstein, de heer Emmanuel De Bock, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge.	8
- van de heer Paul Delva	11
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	11
betreffende "de bereikbaarheid van Brussels Airport".	11
Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevrouw Cieltje Van Achter, de heer Ridouane Chahid, de heer Pascal Smet, minister, de heer Paul Delva.	13
- van de heer Paul Delva	20
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	20
betreffende "de vervoerskeuze voor een bezoek aan één van de grote shopping-centra".	20
	7
	7
	7
	8
	11
	11
	13
	20

Besprekking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister.	22	Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre.	22
- van mevrouw Zoé Genot	24	- de Mme Zoé Genot	24
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verminderde mobiliteit van de Brusselaars als gevolg van de afschaffing van de bussen van De Lijn op zondag voor 10.00 uur en na 19.00 uur".		concernant "la perte de mobilité pour les Bruxellois induite par la suppression des bus de De Lijn le dimanche avant 10 heures et après 19 heures".	
Besprekking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Zoé Genot.	25	Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Zoé Genot.	25
MONDELINGE VRAGEN	27	QUESTIONS ORALES	27
- van mevrouw Martine Payfa	27	- de Mme Martine Payfa	27
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de sluiting van de winkels van het metrostation Louiza door de MIVB".		concernant "la fermeture des magasins de la station de métro Louise par la STIB".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	30	- de Mme Carla Dejonghe	30
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de stand van zaken van de invoering van het parkeergeleidings-systeem".		concernant "l'état d'avancement de la mise en œuvre du système de téléjalonnement".	
- van de heer Emin Özkara	32	- de M. Emin Özkara	32
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de slechte toestand van de wegen en de risico's die daaruit voortvloeien".		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le mauvais état des routes et les risques qui en découlent".
- van de heer Arnaud Pinxteren aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	32	- de M. Arnaud Pinxteren à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le tourne-à-droite cycliste".
betreffende "het rechts afslaan voor fietsers".		
- van mevrouw Céline Delforge aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	36	- de Mme Céline Delforge à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le mobilier urbain spécialement dessiné pour le réseau de la STIB".
betreffende "het stadsmeubilair speciaal voor het MIVB-net ontworpen".		
- van mevrouw Céline Delforge aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	38	- de Mme Céline Delforge à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la saturation des bus Noctis et le sort des voyageurs ne pouvant en faire usage".
betreffende "de verzadiging van de Noctis-bussen en het lot van de reizigers die er geen gebruik van kunnen maken".		
- van mevrouw Céline Delforge aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	39	- de Mme Céline Delforge à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'absence de chauffage dans les T3000 et T4000".
betreffende "het gebrek aan verwarming in de T3000 en T4000".		

- van mevrouw Céline Delforge	39	- de Mme Céline Delforge	39
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het taxisysteem om de bestuurders van de MIVB naar hun depot te brengen".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le système de taxis destiné à conduire les chauffeurs de la STIB à leur dépôt".	
- van mevrouw Céline Delforge	39	- de Mme Céline Delforge	39
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de veiligheid van de zwakke weggebruikers op de Rooseveltlaan".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la sécurité des usagers faibles sur l'avenue Roosevelt".	

*Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dilliès, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de heraanleg van de Albertlaan".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- In 2008 kondigde de minister van Openbare Werken en Mobiliteit de heraanleg van de Albertlaan aan, een echte stadssnelweg met twee rijstroken in elke richting. De laan zou worden vernieuwd en de mobiliteit zou worden herzien. Er zouden nieuwe voetgangersoversteekplaatsen komen en de voetpaden zouden worden verbreed.

Het ambitieus project van 2008 werd evenwel snel in de koelkast gestopt, deels om financiële redenen, maar waarschijnlijk ook uit vrees voor verzet tegen het verminderen van de rijstroken. Uiteindelijk ging in de zomer van 2013 een proefproject van start, waarbij slechts één rijstrook in elke richting werd behouden en een fietspad werd aangelegd. De test zou zes maanden duren, maar loopt nog altijd.

In 2013 kondigde het gewest aan dat er een nieuw project in de maak was, met de aanleg van een rotonde op het kruispunt van de Alsembergsteenweg en de Albertlaan. Ook zouden de bomen op de middenberm van de

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le réaménagement de l'avenue Albert".

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

Mme Céline Delforge.- En 2008, le ministre bruxellois en charge des Travaux publics et de la Mobilité annonçait une vaste rénovation de l'avenue Albert, qui relie la place Vanderkindere à la place Albert. L'objectif était double : rénover cette artère et y revoir la mobilité, la place des voitures, des vélos et des piétons via la sécurisation. Il était question de créer des passages pour piétons dignes de ce nom et des trottoirs plus larges.

En effet, qualifiée d'autoroute urbaine, l'avenue - avec ses deux bandes de circulation dans chaque sens sur une distance d'un kilomètre - était un contre-exemple en matière de sécurité routière, alors que plusieurs écoles se trouvent sur son tracé.

Si l'ambitieux projet présenté en 2008 a vite été enterré, en partie pour des raisons financières, mais aussi sans doute par crainte d'une opposition à la réduction du nombre de bandes de circulation, un test a finalement été effectué en fin de législature passée, avec la mise à une bande de l'avenue et la création d'une piste cyclable. Ce test, entamé dès

Albertlaan gekapt worden.

Wat zijn de resultaten van de test? Zal de huidige situatie worden behouden? Overweegt u bijkomende maatregelen om de snelheid van de automobilisten nog meer af te remmen?

Hoe zullen de werkzaamheden in de buurt van de Albertlaan op elkaar worden afgestemd? Ik denk bij voorbeeld aan het project voor het Vanderkinderekruispunt en de herinrichting van de omgeving van het Albertplein in het kader van het wijkcontract, waarbij de straten voor rekening van het gewest zijn.

l'été 2013 pour une période de six mois, est toujours d'actualité.

Le redécoupage de l'espace étant concerné, la Région a annoncé en 2013 qu'un nouveau projet était en gestation. La création d'un rond-point au carrefour de la chaussée d'Alsemberg et de l'avenue Albert était notamment évoquée. Par ailleurs, ces dernières semaines, la Région a annoncé l'abattage d'arbres sur l'avenue Albert, le long de la berme centrale.

Quels sont les résultats du test effectué avenue Albert ? Des évaluations ont-elles été faites ? Des enseignements en ont-ils été tirés ? Quelles sont les actions, les travaux et le projet envisagés avenue Albert pour éventuellement pérenniser la présence de la piste cyclable et le passage à une bande de circulation ? Des mesures supplémentaires seront-elles envisagées pour éviter les excès de vitesse des automobilistes ?

Comment envisagez-vous de coordonner les chantiers adjacents à l'avenue, à savoir celui du carrefour Vanderkindere, pour lequel la Région porte un projet, mais également celui de la place Albert, dont les alentours vont être entièrement réaménagés dans le cadre du contrat de quartier, mais dont les axes routiers sont à la charge de la Région ? Je rappelle qu'il y a deux ans, la Région envisageait la création d'un rond-point à cette extrémité de l'avenue.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (in het Frans).- We hebben het hier over een tijdelijke aanpassing uit 2013, maar we weten dat in het Brussels Gewest tijdelijke situaties gemakkelijk definitief worden. Op dit ogenblik zijn er ter hoogte van de Molièrelaan enkele aanpassingen uitgevoerd.

Tijdens de begrotingsbesprekingen bleek dat er voor 2015 geen middelen worden vrijgemaakt voor de heraanleg van de Albertlaan. Kunt u ons meer informatie geven over het tijdschema van de heraanleg? Wanneer wilt u de aanvraag voor een

Discussion

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

M. Marc Loewenstein.- Il s'agit d'un statut provisoire qui date de 2013. Dans le cadre d'autres chantiers de la Région, nous savons cependant que le provisoire est souvent proche du définitif. Nous en sommes tous conscients, mais l'objectif est tout de même d'avancer. Pour l'heure, quelques adaptations ont été faites au niveau de l'avenue Molière.

Lors des discussions budgétaires, nous avons appris que rien n'était prévu au budget 2015 pour la rénovation de l'avenue Albert. Pourrait-on dès lors

stedenbouwkundige vergunning indienen?

Het is van groot belang dat er met de omwonenden wordt overlegd. Zij weten nog steeds niet wat er met de Albertlaan zal gebeuren.

Wordt er overleg gepleegd over de andere bouwplaatsen? Niet alleen het Albertplein, maar ook de rotonde op het Vanderkindereplein en een aantal aangrenzende straten is door het wijkcontract bij de werkzaamheden betrokken.

De overgang van de testfase naar de definitieve fase kan met een aantal problemen gepaard gaan. Daarnaast bestaat de kans dat er meerdere maanden overheen gaan voor de werkzaamheden volledig worden afgerond.

Er is dus nog heel wat werk voor de boeg. De administratie moet richtlijnen krijgen om ervoor te zorgen dat de werkzaamheden efficiënt verlopen.

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Het fietspad op de Albertlaan, dat over de volledige Winston Churchilllaan zou worden doorgetrokken, doet de beschikbare ruimte sterk afnemen.*

Volgens tellingen zouden er nagenoeg geen fietsers gebruik maken van het fietspad. Misschien moet u het gebruik ervan ernstig analyseren, alvorens tot de eindfase over te gaan? Bestaat er geen andere manier om de veiligheid van de fietsers te waarborgen, zonder dat de mobiliteit in de wijk in het gedrang komt?

Er zouden slechts weinig reacties gekomen zijn op de testfase. Er werd een overlegcomité opgericht met de gemeente en de gewestelijke overheid. Wordt er samen met de buurtbewoners en betrokken gemeenten een balans opgemaakt,

obtenir davantage d'informations concernant l'agenda de la Région pour cet aménagement ? Qu'en est-il de la procédure d'obtention du permis d'urbanisme ? Dans quels délais pensez-vous introduire la demande de permis ?

Il me paraît nécessaire d'insister sur l'importance de la concertation et de la communication auprès des riverains, qui ne savent toujours pas ce qu'il en sera du futur de cette avenue et du chantier.

Par ailleurs, qu'en est-il de la coordination par rapport aux autres chantiers ? Vous avez évoqué le contrat de quartier du côté de la place Albert, mais le rond-point prévu place Vanderkindere et certaines rues adjacentes sont également concernés dans le cadre du contrat de quartier.

J'en profite pour rappeler qu'au-delà des problèmes liés au passage de la phase test à la phase définitive, lors de la phase définitive, plusieurs mois peuvent s'écouler sans que les travaux ne soient finalisés. C'est, par exemple, le cas sur un autre axe régional situé à Forest, l'avenue Van Volxem. Même si la plus grosse part du travail y a été réalisée, toutes les finitions sont encore en attente.

Ainsi, il y a un réel travail à fournir et des instructions à transmettre au niveau de l'administration pour que les travaux se déroulent de manière efficace.

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

M. Emmanuel De Bock.- J'étais déjà intervenu à propos de cet axe stratégique, concernant la troisième voie et le rond-point Vanderkindere.

Mes questions complémentaires portaient notamment sur le bande cyclable, qui a fortement réduit l'espace et qui, semble-t-il, devrait se prolonger ensuite sur toute la longueur de l'avenue Winston Churchill. Elle créerait un certain nombre de problèmes.

Vous aviez répondu qu'en termes de comptage, peu de cyclistes, voire quasiment pas, empruntaient cette piste. En dépit d'un problème de mobilité aux heures de pointe, on a fortement réduit l'espace, certes en le sécurisant. Peut-être faudrait-il évaluer réellement l'usage de ce dispositif avant de passer à une phase finale ? Est-ce la meilleure optique ?

alvorens over te gaan tot de definitieve heraanleg?

Existe-t-il une option qui garantirait la sécurité des cyclistes, sans mettre un frein à la mobilité dans le quartier ?

Selon vos informations, la phase test a récolté peu de contestation, mais aussi peu d'avis favorables. En fait, peu de gens ont réagi. Pouvez-vous nous rappeler les enjeux ? Un comité de concertation a réuni la commune et les autorités régionales. Va-t-on faire officiellement le point avec les riverains et les communes concernées afin de trouver la meilleure voie possible avant de passer du provisoire au définitif ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uit de test is gebleken dat het fietspad op de Albertlaan de verkeersveiligheid en de gezelligheid verbetert.*

Het fietspad trekt nieuwe gebruikers aan, vooral schoolgaande kinderen. Om het gebruik te maximaliseren, zou het fietspad evenwel aan het einde van de laan moeten worden doorgetrokken.

De verkeerssnelheid ligt een stuk lager dan vroeger, toen er nog twee rijstroken waren. Door de huidige inrichting kunnen automobilisten elkaar niet voorbijsteken, wat tot minder agressief rijgedrag leidt.

De voetgangersoversteekplaatsen zonder lichten zijn veiliger geworden. De vermindering van het aantal rijstroken heeft maar een zeer beperkte impact op de capaciteit van het autoverkeer. De enige wijziging die moet worden aangebracht, is de verlenging van de voorsorteerstroken aan het kruispunt met de Molièrelaan.

De meeste gemeenten zijn voorstander van een fietspad op de Albertlaan. In het kader van het backbone-plan voor gescheiden en beveiligde fietspaden zal de administratie een vergunningsaanvraag voorbereiden om de huidige situatie te bestendigen.

Het spreekt voor zich dat de werkzaamheden zullen worden afgestemd op het project van Mobiel Brussel voor het Vanderkinderenkruispunt, waarvoor we samenwerken met de gemeente Ukkel. Ook bij de werken die Beliris zal uitvoeren ter hoogte van het Albertplein zal rekening worden

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le test relatif aux aménagements cyclables en chaussée et sur l'avenue Albert conclut à une réelle plus-value pour la sécurité routière et la convivialité générale de cet axe.

Les aménagements cyclables attirent de nouveaux utilisateurs, notamment des enfants, ce qui est une bonne chose étant donné la densité des écoles autour de l'avenue Albert. Toutefois, le fait que cette piste cyclable ne se prolonge pas au-delà de ce tronçon pose problème. La continuité est en effet une condition indispensable pour une utilisation maximale des aménagements cyclables.

La vitesse de circulation est réellement plus modérée qu'avec un profil de deux fois deux bandes de circulation. Enfin et surtout, les automobilistes ont adopté un comportement de conduite plus doux. La configuration actuelle empêche des dépassements entre automobilistes, qui se trouvent souvent à l'origine de comportements agressifs.

Les traversées piétonnes non protégées par des feux sont plus sûres. Les incidences de la réduction du nombre de bandes sur la capacité du trafic automobile sont très limitées, même si quelques petites adaptations ont dû être faites en cours de test pour allonger les bandes de présélection au carrefour avec l'avenue Molière.

D'après la consultation que j'ai organisée auprès des communes, la plupart d'entre elles sont favorables à l'aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Albert. Dans le cadre du plan global "backbone", des aménagements cyclables séparés

gehouden met de nieuwe configuratie van de Albertlaan.

et sécurisés, repris dans l'accord gouvernemental, j'ai donné instruction à l'administration régionale de préparer une demande de permis pour pérenniser les aménagements cyclables séparés et la configuration de deux fois une bande de circulation automobile. Ces dispositions permettront d'améliorer la sécurité des traversées piétonnes.

Il va de soi que les aménagements seront en phase avec les projets menés par Bruxelles Mobilité au niveau du carrefour de la place Vanderkindere, pour lesquels nous collaborons avec la commune d'Uccle. Les travaux opérés par Beliris au niveau du carrefour de la place Albert seront évidemment cohérents avec la nouvelle configuration de l'avenue Albert.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik ben blij dat het project wordt voortgezet en begrijp niet goed op welke manier een beveiligd fietspad de mobiliteit in het gedrang zou kunnen brengen, aangezien ook de fiets valt onder mobiliteit.*

Ik hoop dat het project snel kan worden uitgevoerd. Een nieuwe indeling van de openbare ruimte waarbij de zwakke weggebruikers beter worden beschermd, draagt bij tot de levenskwaliteit van de buurtbewoners.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het FDF heeft zich in de regering altijd positief opgesteld tegenover de fiets.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Zolang hij het terrein van de auto niet aantast!*

- Het incident is gesloten.

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

Mme Céline Delforge.- Je ne peux que me réjouir de la pérennisation du projet et je suis surprise d'entendre que, pour certains de mes collègues, l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée risque de nuire à la mobilité, car j'estime pour ma part que le vélo fait partie de la mobilité et de la sécurité.

J'espère que l'ensemble du projet pourra être rondement et rapidement mené. Tout nouveau partage de l'espace public et toute sécurisation pour les usagers faibles contribuent évidemment au vivre-ensemble et à la qualité de vie des riverains.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai toujours jugé le comportement de nos partenaires des FDF au sein du gouvernement très favorable au vélo.

Mme Céline Delforge.- À condition qu'on n'empêtre pas sur la place dévolue aux voitures, si j'ai bien compris !

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

TOT DE HEER PASCAL SMET,

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de bereikbaarheid van Brussels Airport".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Jaar na jaar stijgt het aantal passagiers op de nationale luchthaven. In 2014 werden bijna 22 miljoen passagiers vervoerd. Die moesten zich allemaal naar Brussels Airport verplaatsen. Vooral de langeafstandsvluchten, de Europese lijndiensten en het lowcostverkeer dragen bij tot de sterke groei.

Door de stijging van het aantal passagiers stijgt ook de werkgelegenheid op de luchthaven. Toch geraken 400 à 500 vacatures niet ingevuld. Het gaat om jobs voor laaggeschoolde arbeiders in de horeca, op de bagageafdeling, in de schoonmaak of in de beveiliging. Veel Brusselaars zijn nochtans op zoek naar een dergelijke job. Aan de slechte afstemming tussen vraag en aanbod werden in het Brussels parlement al ettelijke debatten gewijd.

Een van de moeilijkheden is de bereikbaarheid van de luchthaven met het openbaar vervoer. Wie op de luchthaven wil werken, moet in veel gevallen bereid zijn in shifts te werken. Dat wil zeggen vanaf 's morgens vroeg, nog voor de eerste trein of bus rijdt, of tot 's avonds laat, wanneer de laatste trein of bus al vertrokken is.

De MIVB zorgt met lijnen 12 en 21 voor een aanbod van 5 uur 's morgens tot ongeveer middernacht, maar daarbuiten rijden er alleen bussen van De Lijn op lijn 620. Die leggen een heel interessant traject af, namelijk van Anderlecht, Molenbeek, Brussel-Stad en Schaarbeek via Evere en Diegem naar de luchthaven van Zaventem. Andere bussen die werknemers vanuit Brussel naar de luchthaven kunnen brengen, zijn er niet.

Reclameboedschappen moedigen de werknemers trouwens aan om bus 620 van De Lijn van en naar het werk in Zaventem te nemen.

De nationale luchthaven is niet alleen een belangrijke economische partner van het Brussels

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'accessibilité de Brussels Airport".

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- *Le nombre de passagers à l'aéroport de Bruxelles National enregistre une constante augmentation, principalement due aux vols long-courriers, aux vols réguliers en Europe et aux vols à bas coût.*

L'augmentation du nombre de passagers entraîne une forte création d'emplois. L'aéroport peine cependant à trouver des travailleurs peu qualifiés dans les secteurs de l'horeca, des bagagistes, du nettoyage et de la sécurité, ce qui représente environ 500 offres d'emploi non pourvues.

Parmi les difficultés évoquées figurent l'accessibilité de l'aéroport en transports en commun, ainsi que les horaires en shift à des heures où les transports en commun ne circulent pas.

Seule la ligne de bus 620 de De Lijn circule entre minuit et cinq heures du matin.

L'aéroport de Bruxelles National est non seulement un partenaire économique incontournable de la Région bruxelloise, mais également un pourvoyeur d'emplois important.

Avez-vous déjà abordé avec les responsables de Bruxelles National la problématique de l'accessibilité de l'aéroport en transports en commun ? Si oui, quels sont les résultats de cette rencontre ? Si non, quand une telle rencontre est-elle prévue ?

Avez-vous déjà évoqué auprès de la STIB, la SNCB et de De Lijn la meilleure accessibilité de l'aéroport ? Si oui, avec quels résultats ? Si non, quand une rencontre de ce type est-elle prévue ?

Pourquoi les bus 12 et 21 de la STIB ne circulent-ils pas entre minuit et cinq heures du matin ? A-t-on la certitude qu'ils seraient sous-exploités durant

Gewest, ook op het vlak van werkgelegenheid speelt ze een belangrijke rol.

Hebt u al overleg gepleegd met Brussels Airport over de problematische bereikbaarheid van de luchthaven met het openbaar vervoer vanuit Brussel, gelet op het feit dat het Brussels Gewest heel wat werkzoekenden telt terwijl er honderden vacatures in de luchthaven niet zijn ingevuld? Zo ja, wat waren de resultaten van dat overleg? Of wanneer plant u zo'n overleg?

Hebt u al overlegd met de MIVB, de NMBS en De Lijn om de luchthaven beter bereikbaar te maken? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo nee, wanneer plant u zo'n overleg?

Waarom rijden bussen 12 en 21 van de MIVB niet tussen middernacht en 5 uur 's ochtends? Is men er wel zeker van dat ze in die periode onderbenut zouden zijn?

Hoe evalueert u het aanbod en het gebruik van lijn 620 van De Lijn? Misschien is het een overbodige vraag maar geldt een abonnement van de MIVB ook op die lijn, die bijna uitsluitend wordt gebruikt door Brusselse pendelaars om naar hun werk in en rond de luchthaven van Zaventem te gaan?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De bereikbaarheid van de luchthaven is de voorbije jaren sterk verbeterd dankzij de busverbinding van de MIVB en het huidige vervoerplan van de NMBS. De spoorwegmaatschappij kondigt trouwens op haar website aan dat Zaventem in de toekomst nog beter zal worden bediend.*

We moeten ervoor opletten dat we niet alleen zitten te lonken naar die economische pool buiten het Brussels Gewest. We mogen niet vergeten dat er ook binnen het gewest plaatsen van groot economisch belang zijn die met het openbaar vervoer moeilijk bereikbaar zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan de bedrijfszone Da Vinci.

cette tranche horaire ?

Comment évaluez-vous l'offre et l'utilisation de la ligne 620 de De Lijn ? L'abonnement de la STIB est-il valable sur cette ligne ? Celle-ci est presque exclusivement utilisée par des navetteurs bruxellois pour se rendre sur leur lieu de travail à l'aéroport et aux abords de celui-ci.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, j'entends bien que l'aéroport de Zaventem représente un pôle économique et de voyage. Son accessibilité a été prodigieusement renforcée ces dernières années, tant via la mise en place de bus de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) que par le Plan de transport actuel de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB). Cette dernière annonçait d'ailleurs sur son site internet, comme une grande avancée, l'amélioration de la desserte de Zaventem. Cette desserte avait déjà été fortement améliorée via l'installation de la liaison en train Diabolo, grâce à un partenariat public-privé qui coûte très cher à l'ensemble du réseau et à la SNCB.

Het is verontrustend dat het gemakkelijker is om met het openbaar vervoer zich naar een plaats te begeven buiten het Brussels Gewest dan in het gewest. Heel wat zones worden een stuk minder goed bediend dan Zaventem.

Het is niet de bedoeling dat bedrijven die nu in het Brussels Gewest gevestigd zijn, naar Zaventem verhuizen, waar heel wat kantoren leegstaan. Hun werknemers die in Brussel-Stad wonen, zullen dan moeten volgen. Bent u van plan om prioriteiten te bepalen inzake de bediening door het openbaar vervoer en zult u nagaan of de economische polen van Brussel voldoende bediend worden?

À force de lorgner sur ce pôle économique qui se situe en dehors de notre Région - qui, certes, représente des emplois, mais n'est pas le seul à le faire -, je crains qu'on finisse par laisser tomber des pôles économiques situés à l'intérieur de notre Région. J'en veux pour preuve le site Da Vinci, qui vient d'être amputé de desserte ferroviaire alors qu'il mériterait d'être plus accessible pour les travailleurs des nombreuses entreprises qui s'y trouvent.

Je suis extrêmement dérangée par le fait qu'il est plus facile de se rendre à l'extérieur de notre Région que de circuler à l'intérieur de celle-ci. On pourrait citer une série de plus en plus longue de zones qui sont nettement moins bien desservies que le site de Zaventem.

Le problème actuel des Bruxellois, c'est d'aller travailler à Bruxelles. Je ne voudrais pas que des entreprises situées à Bruxelles se retrouvent à Zaventem, qui connaît une belle vacance de bureaux pourtant bien équipés, voyez l'étude d'Agoria. Il ne faudrait pas que des gens qui habitent et travaillent à Bruxelles doivent, demain, aller travailler à Zaventem. Comptez-vous fixer des priorités en termes de desserte et vous assurer que tous les pôles économiques bruxellois sont bien desservis ?

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Ik wil de nadruk leggen op het imago van het gewest en van de MIVB in het bijzonder.*

De luchthaven en haar verbindingen met de stad vormen het eerste en laatste visitekaartje van een land, niet alleen voor onze medeburgers, maar ook voor alle buitenlandse bezoekers.

De standplaats van de MIVB-bussen in Brussel-National laat heel wat te wensen over. In tegenstelling tot de bussen van De Lijn, die over een brede, goed verlichte en overdekte esplanade beschikken, moeten de bussen van de MIVB het doen met een smalle, slechts gedeeltelijk overdekte halte onder een brug, waar aankomende en vertrekkende reizigers elkaar kruisen.

Er is aan de halte van de MIVB ook geen loket, geen informatie in real time en geen display met een overzicht van het MIVB-netwerk. In de

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je voudrais insister sur un autre volet : celui de l'image de marque de la Région, et de la STIB en particulier.

L'aéroport de Bruxelles National et les moyens de communication mis à la disposition des voyageurs constituent la première et la dernière carte de visite du pays, non seulement pour nos concitoyens, mais aussi pour tout visiteur étranger, dont de nombreux employés de l'Organisation du Traité Atlantique Nord (OTAN) et de la Commission européenne.

Or, force est de constater que l'accueil des bus de la STIB à Bruxelles National reste problématique, tant au niveau de l'impact de l'aménagement sur le confort des passagers que de l'accueil réservé à ceux-ci. Contrairement aux bus de la société De Lijn, qui bénéficient d'une large esplanade couverte et bien illuminée, les bus de la STIB doivent se contenter d'un quai étroit, situé sous un pont et seulement partiellement abrité. En outre, ce

luchthaven zelf ontbreekt die informatie ook vaak.

De MIVB heeft de luchthaven meermaals gevraagd om het comfort, de veiligheid en de toegankelijkheid van de halte te verbeteren. In 2012 deelde uw voorganger ons mee dat de luchthaven die werken, waaraan de MIVB mee betaalt, met enkele jaren had uitgesteld. Ondertussen schaadt de situatie de reputatie van de MIVB.

Het verontrust mij dat er zo weinig vooruitgang in dit dossier is.

Bent u op de hoogte van de situatie? Hebt u de luchthaven gevraagd om de halte zo snel mogelijk opnieuw in te richten?

Hebt u de MIVB gevraagd om de informatiefolders beter tot hun recht te laten komen in het informatiecentrum in de aankomsthall? Zal de MIVB onthaalmedewerkers aanstellen en displays met informatiefolders plaatsen?

quai sert pour l'embarquement comme pour le débarquement, ce qui n'est pas sans occasionner une gêne certaine pour les usagers, généralement pourvus de bagages, qui doivent se croiser dans cet espace restreint.

Jusque récemment, il n'existait pas d'autre moyen de payer son titre de transport que par carte Bancontact/MisterCash, ce qui mettait les usagers étrangers dans l'embarras. Si cet aspect a été modifié, il n'en demeure pas moins qu'aucun employé de la STIB n'est chargé de l'accueil à cet endroit qui ne présente aucun guichet, aucune information en temps réel et aucun présentoir avec des prospectus et plans du réseau de la STIB. Quant aux présentoirs du service d'informations à l'arrivée de l'aéroport, lui-même excentré, ils sont régulièrement vides.

À plusieurs reprises, la STIB a contacté l'aéroport pour négocier le réaménagement de sa zone d'accueil, afin d'en assurer le confort, la sécurité et l'accessibilité. Votre prédécesseur nous avait signifié, en 2012, que l'aéroport avait décidé de postposer ce réaménagement de quelques années, et que la situation transitoire allait donc durer plus longtemps que prévu. Devons-nous rappeler que cet aménagement est cofinancé par la STIB ? L'aéroport a refusé d'accéder à la demande de la STIB d'obtenir une zone plus large sur toute la longueur du quai. Or, si la responsabilité de la situation incombe à l'aéroport, le problème entache aussi la réputation de la STIB.

J'aimerais donc vous faire part de mon inquiétude concernant le peu d'évolution de ce dossier et vous encourager à, d'une part, vous montrer plus convaincant auprès de Brussels Airport en rappelant que la STIB cofinance l'aménagement actuel et, d'autre part, voir avec la STIB comment elle peut améliorer les points sur lesquels elle a les mains libres.

Étiez-vous au courant de cette situation ? Le cas échéant, avez-vous pris contact avec Brussels Airport pour demander un réaménagement accéléré de cette zone et donner l'instruction à vos services de mieux mettre en valeur les prospectus de la STIB au centre d'information dans la zone d'arrivée ?

Au niveau de la STIB elle-même, l'engagement d'une équipe d'accueil et la disposition de

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (in het Frans).- *Hoe staat het met de gesprekken over de verlenging van tramlijn 62 in de richting van de luchthaven en met het overleg over de toegankelijkheid van de taxi's in de luchthaven?*

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter.- Ook ik had een vraag over Brabantnet en over de verlenging van tramlijn 62 naar Zaventem, maar die is ondertussen al gesteld.

Hebt u een idee van het aantal mensen dat zich voor het werk van Brussel naar Zaventem begeeft? Hoeveel van hen gebruiken het openbaar vervoer en hoeveel de wagen? Kunt u ons die cijfers bezorgen? De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is inderdaad problematisch, zeker 's nachts.

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (in het Frans).- *De MIVB heeft met buslijnen 12 en 21 al een toereikend aanbod in de richting van Brussel-Nationaal. Ze kan zich beter op Brussel zelf concentreren.*

Zou de MIVB niet beter een campagne voeren bij de bedrijven in Brussel-Nationaal om hen te overtuigen een vervoerplan op te stellen voor hun werknemers?

Tijdens de vorige regeerperiode nam de regering in de beheersovereenkomst de mogelijkheid op om lijnen naar Brusselse bedrijfszones in te voeren. Is de regering dat nog steeds van plan?

présontoirs avec plans et informations a-t-elle été prévue afin de remédier à cette situation ?

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

M. Marc Loewenstein.- Je voudrais ajouter quelques questions. Où en sont les discussions concernant la prolongation de la ligne 62 en direction de l'aéroport ? Qu'en est-il de la concertation au sujet de l'accessibilité des taxis à l'aéroport ?

Il est certain que ce ne sont pas les travailleurs qui vont utiliser les taxis pour se rendre au travail, mais il me semble intéressant de faire le point à ce sujet également.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (en néerlandais).- *J'avais des questions sur le Réseau Brabant et la prolongation de la ligne 62 vers Zaventem, mais elles ont été posées.*

Avez-vous une idée du nombre de personnes qui se rendent à Zaventem depuis Bruxelles pour travailler ? Combien d'entre elles utilisent les transports publics ? L'accessibilité en transports publics est problématique, surtout la nuit.

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

M. Ridouane Chahid.- Tout d'abord, je pense que la STIB joue son rôle en matière de transport vers l'aéroport de Bruxelles National. Il n'y a pas lieu d'en faire plus. Elle développe déjà une offre assez performante, avec les bus 12 et 21. Pour elle, il y a sans doute davantage lieu de concentrer les moyens au niveau intrabrusellois qu'extrabrusellois.

Dès lors, ne faudrait-il pas plutôt que la STIB mène une campagne auprès des entreprises - privées pour la plupart - de Bruxelles National, afin qu'elles mettent en place un plan de déplacements qui permette à ses travailleurs de pouvoir voyager ? C'est ce que fait, par exemple, la KBC, en proposant à ses employés des bus qui permettent de se rendre d'un point à un autre.

Ensuite, sous la précédente législature, le

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben uiteraard overtuigd van het economische belang van de luchthaven voor het Brussels Gewest. Het is belangrijk om voor een goede ontsluiting te zorgen van en naar de luchthaven, en dat zowel voor werknemers, bezoekers als passagiers. De cijfers zijn bekend. Ik zal ze laten bezorgen, want ik ken ze niet uit het hoofd. Volgens mij gaat het om 4 à 10%. Op de luchthaven werken in elk geval zeer weinig Brusselaars.

Brussels Airport wil dat Brusselaars op de luchthaven komen werken. Dat is een goede zaak, vooral omdat er veel vraag is naar weinig gekwalificeerde arbeiders. Iedereen weet dat er daarvan in Vlaams-Brabant niet zoveel zijn, en in Brussel te veel. Het gewest heeft er alle belang bij dat jonge Brusselaars op de Brusselse luchthaven kunnen gaan werken.

Een paar maanden geleden heb ik zelf een paar uur op de nationale luchthaven doorgebracht. Ik stel voor, mijnheer de voorzitter, dat de commissieleden dat ook eens doen.

Het was een heel interessante ervaring. De kleine jongen in mij was blij om het nieuwe gebouw, de Connector, te mogen ontdekken. Het is boeiend om op plekken te komen die men anders niet te zien krijgt. Die dag heb ik gezien hoe de Connector de terminal met de twee pieren zal verbinden.

De regering heeft beslist om de gedelegeerd bestuurder van de luchthaven voor een gesprek uit te nodigen. Uiteraard moeten er verschillende kwesties worden besproken, maar een van de belangrijkste vragen is wel hoe we ervoor kunnen zorgen dat Brusselaars op de luchthaven kunnen gaan werken. Daar bestaat immers een ongelooflijk werk aanbod, waarvan op dit moment geen gebruik wordt gemaakt.

Ik heb al gesprekken gehad met het volledige

gouvernement avait introduit dans le contrat de gestion la possibilité de mettre en place des lignes vers des zones industrielles intrabruselloises. Cette disposition avait été introduite il y a deux ou trois ans dans le contrat de gestion de la STIB, mais n'a pas encore été développée. A-t-on l'intention de le faire ? Dans l'affirmative, quand ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suis convaincu de l'intérêt économique de l'aéroport pour la Région bruxelloise. Il est important de veiller à ce que l'accessibilité de et vers l'aéroport soit bonne pour les travailleurs, les visiteurs et les passagers.*

Très peu de Bruxellois travaillent à l'aéroport. Brussels Airport souhaite pourtant qu'ils soient plus nombreux, car l'aéroport offre de nombreux emplois pour des travailleurs peu qualifiés, et ceux-ci sont peu nombreux en Brabant flamand et trop nombreux à Bruxelles. La Région a tout intérêt à ce que de jeunes Bruxellois puissent aller travailler à l'aéroport de Bruxelles.

Le gouvernement a décidé d'inviter l'administrateur délégué de l'aéroport pour un entretien. Parmi les questions qui devront être discutées, la plus importante concerne la manière de permettre aux Bruxellois d'aller travailler à l'aéroport.

J'ai déjà discuté avec la direction de Brussels Airport pour voir comment nous pouvons améliorer la mobilité, pour les travailleurs comme pour les passagers. Nous avons convenu de nous réunir régulièrement.

La concertation a livré un premier résultat : la réintroduction de l'abonnement mensuel Airport Plus de la STIB et l'intégration de l'aéroport dans la zone STIB.

En ce qui concerne la mobilité, les dossiers qui requièrent une collaboration avec la Flandre - taxis et prolongation de la ligne 62, notamment - seront discutés dans les prochains mois avec les sociétés de transports, les ministres de la Mobilité et les ministres-présidents.

(poursuivant en français)

management van Brussels Airport om te kijken hoe we voor zowel werknemers als passagiers de mobiliteit kunnen verbeteren. We hebben afgesproken om geregeld te vergaderen.

Een van de eerste resultaten van het overleg is dat het maandabonnement Airport Plus van de MIVB, dat zich vooral op werknemers richt, opnieuw ingevoerd wordt, en dat de luchthaven in de MIVB-zone wordt opgenomen. Dat is toch een belangrijke vooruitgang.

De mobiliteitsdossiers waarvoor samenwerking met Vlaanderen nodig is, waaronder de kwestie van de taxi's en de verlenging van tramlijn 62, worden besproken in overleg met de openbaarvervoermaatschappijen, de ministers van Mobiliteit en de ministers-presidenten. Dat overleg zal de komende weken worden gevoerd.

(verder in het Frans)

De aanleg van tramlijn 62 vormt geen probleem.

(verder in het Nederlands)

Het aanbod op lijnen 12 en 21 van de MIVB naar de luchthaven werd de voorbije jaren versterkt. De bussen rijden nu om de 10 minuten in plaats van om de 25 minuten. Bovendien rijden op lijn 12 enkel gelede bussen.

In het nieuwe richtschema voor de bussen, waaraan wij momenteel nog werken, zal het MIVB-vervoer naar de luchthaven worden behouden. Er komt zelfs een uitbreiding van het aanbod. Op het einde van het jaar gaat immers het nieuwe trein- en metrostation Schuman open en komt er een rechtstreekse verbinding tussen de Leopoldswijk en de luchthaven.

Daarnaast wordt vanaf februari de dienstregeling aangepast, waardoor de laatste bus niet meer om 23.20 uur, maar om 00.40 uur zal vertrekken. Ook het specifieke abonnement voor lijn 12 wordt opnieuw ingevoerd.

Een MIVB-abonnement is niet geldig op bus 620, zolang er geen geïntegreerd tariefbeleid is.

Minister Gosuin, bevoegd voor Economie, de andere regeringsleden en ikzelf zitten op dezelfde golflengte.

Ceci dit, la réalisation de la ligne de tram 62 ne pose pas de problème particulier.

(poursuivant en néerlandais)

L'offre sur les lignes 12 et 21 de la STIB vers l'aéroport a été améliorée ces dernières années. Leur fréquence est passée à 10 minutes au lieu de 25. En outre, sur la ligne 12 ne circulent que des bus articulés.

Dans le schéma directeur pour les bus, en cours d'élaboration, l'offre de la STIB vers l'aéroport est élargie : à la fin de l'année, depuis la future station de métro et ferroviaire Schuman, une liaison directe sera assurée entre le quartier Léopold et l'aéroport. En outre, à partir de février, les horaires seront adaptés et le dernier bus partira à 00h40 au lieu de 23h20.

Tant qu'il n'y aura pas de politique tarifaire intégrée avec De Lijn, le bus 620 ne sera pas accessible avec un abonnement de la STIB.

L'ensemble des membres du gouvernement est sur la même longueur d'onde à ce sujet.

(poursuivant en français)

Nous devons attirer les Bruxellois vers l'aéroport. Le grand problème se pose la nuit, dans le cadre d'un travail posté, lorsque les bus et les trains ne circulent pas. Seule la ligne 620 de De Lijn circule. Je suis partisan d'un élargissement de l'offre nocturne pour les Bruxellois en direction de l'aéroport, soit par une ligne de bus spécifique cogérée ou non avec De Lijn (l'option est à examiner), soit par des taxis collectifs.

Nous sommes en train d'examiner la question : son organisation, son coût, les différentes options. Je préparerai sur cette base un dossier pour le gouvernement, qui tranchera. Je pense que Bruxelles a intérêt à ce que les Bruxellois aillent travailler à l'aéroport. Aujourd'hui, un problème de mobilité les en empêche, mais la volonté de l'aéroport est là.

Concernant l'accueil des bus de la STIB à l'aéroport, nous allons organiser une réunion avec la STIB et l'aéroport. Je le répète, au gré de mes rencontres avec l'aéroport, je n'ai pas perçu d'absence de volonté de travailler avec Bruxelles.

(verder in het Frans)

We moeten Brusselaars naar de luchthaven krijgen. Het grote probleem is het nachtwerk, omdat er dan op bus 620 van De Lijn na geen openbaar vervoer is. Ik ben voor de uitbreiding van de nachtlijnen van en naar de luchthaven. Dat kan in samenwerking met De Lijn of met collectieve taxi's. We onderzoeken momenteel hoe we dat het best aanpakken en hoeveel het kost.

Over de MIVB-halte bij de luchthaven wil ik binnenkort overleggen met de MIVB en de luchthaven, maar tijdens voorgaande gesprekken met het luchthavenmanagement ben ik nooit geconfronteerd met de weigering om met Brussel samen te werken, integendeel. Brussels Airport wil de haltes van het openbaar vervoer reorganiseren met het oog op de komst van lijn 62, de ringtram en andere Vlaamse tramlijnen.

De relaties zijn dus uitstekend. We hoeven er alleen maar op voort te bouwen. Als de commissie geen werkbezoek aan de luchthaven wil brengen, zal de CEO wel naar het parlement komen, maar een luchthavenbezoek zou volgens mij interessanter zijn.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Wat betreft de opmerkingen van mevrouw Delforge en de heer Chahid, zie ik helemaal geen tegenstelling tussen de bereikbaarheid van de bedrijfszones binnen en buiten Brussel. U hebt gelijk wanneer u stelt dat alle bedrijfszones vlot bereikbaar moeten zijn, ook met het openbaar vervoer.

Het is goed dat de minister het gesprek met Brussels Airport aangaat en dat er een aantal elementen in de pijplijn zitten, zoals de herinvoering van het Airport Plus-abonnement, het doortrekken van tramlijn 62 en het latere vertrekuur voor de laatste bussen op de lijnen 12 en 21.

Het zou nog beter zijn als het aanbod aan openbaar vervoer vanuit Brussel naar de luchthaven 's nachts wordt uitgebreid. Het probleem is 's nachts immers veel nijpender dan overdag. De minister ziet twee mogelijkheden: collectieve taxi's of een specifieke buslijn. Het zou voor de inwoners van Brussel een

Au contraire, l'aéroport est demandeur. Cette réunion se tiendra prochainement afin d'identifier le problème et y remédier. Il faut savoir que Brussels Airport veut réaménager toutes les zones de bus et de train pour préparer l'arrivée de la ligne 62, mais aussi celle du "ringtram" et d'autres lignes de tram flamandes. Une réorganisation s'impose.

Bref, les relations sont bonnes. Nous devons à présent les développer. Si la commission n'est pas disposée à se déplacer à l'aéroport, je suis persuadé que le CEO de l'aéroport sera pour sa part disposé à se rendre au parlement, mais une visite de l'aéroport serait néanmoins plus intéressante.

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- En réponse aux remarques de Mme Delforge et de M. Chahid, je ne vois pas de contradiction entre l'accessibilité des zonings industriels à Bruxelles et en dehors de la ville. Tous doivent être facilement accessibles, y compris en transport en commun.

Je me réjouis des contacts entre le ministre et Brussels Airport, ainsi que de la réintroduction de l'abonnement Airport Plus, du prolongement de la ligne de tram 62 et des heures de départ plus tardives des derniers bus des lignes 12 et 21. Ce serait encore mieux si l'offre des transports en commun entre Bruxelles et l'aéroport était élargie la nuit. Le ministre envisage deux possibilités : des taxis collectifs ou une ligne de bus spécifique.

Concernant cette ligne de bus spécifique, s'agit-il des bus 12 et 21 qui circuleraient aussi la nuit ou d'une nouvelle ligne ?

grote stap vooruit betekenen als er inderdaad een oplossing wordt gevonden.

Wat de specifieke buslijn betreft: gaat het in dat geval om de bussen 12 en 21 die ook 's nachts zouden rijden of komt er een nieuwe lijn? Het traject dat de bussen 12 en 21 afleggen zal immers niet volstaan om voldoende passagiers naar de luchthaven te brengen. U hebt het dus wellicht over een nieuwe lijn langs een nieuw traject via Brussel, Molenbeek, Anderlecht, Vorst, enzovoort en niet gewoon over de bussen 12 en 21 die de hele nacht zullen rijden.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik bedoelde inderdaad een nieuwe lijn. Die moet uiteraard niet de hele nacht door rijden. De shifts op de luchthaven beginnen op bepaalde tijdstippen, die we samen met de bedrijven in kaart moeten brengen. Voor de start van elke shift moet er vanuit de belangrijkste aanvoerpolen in Brussel een lijn komen. Die moet niet door heel Brussel rijden: het gaat om een transversale lijn, die de meeste mensen moet kunnen bedienen. Dat kan eventueel in samenwerking met De Lijn, maar zo ver zijn we nog niet. Het mobiliteitsbeleid moet ten dienste staan van het werkgelegenheidsbeleid.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de vervoerskeuze voor een bezoek aan één van de grote shoppingcentra".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- Mijn oog viel onlangs op een studie van onderzoekers van de UGent en de

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je parlais en effet d'une nouvelle ligne, mais elle ne doit pas forcément circuler toute la nuit. Les changements d'équipe à l'aéroport se font à heures fixes et nous devons en tenir compte, avec l'aide des entreprises. Il faudrait qu'une ligne transversale reliant les principaux pôles de transport bruxellois arrive avant chaque changement d'équipe. Cela pourrait être réalisé en collaboration avec De Lijn, mais nous n'en sommes pas encore là.

La politique de la mobilité doit être au service de la politique de l'emploi.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "le choix du mode de transport pour se rendre dans l'un des grands centres commerciaux".

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

M. Paul Delva (en néerlandais).- Des chercheurs de l'université de Gand et de la VUB ont réalisé

VUB over de impact van de locatie van een winkelcentrum op de keuze van vervoermiddel door de bezoekers.

Voor hun studie bekeken de onderzoekers 17 winkelcentra. Daaruit blijkt dat winkelcomplexen in een stad veel minder automobilisten aantrekken dan winkelcomplexen aan de rand van een stad en dat hoe groter het winkelcomplex is, hoe meer bezoekers er met de wagen naartoe komen.

De onderzoekers maakten ook projecties voor drie geplande winkelcentra: twee in Brussel, namelijk Neo en Docks Bruxsel, en een in Vlaanderen, Uplace. Hieruit blijkt dat 85% van de bezoekers aan Uplace met de wagen zal komen. Er werd daarbij al rekening gehouden met de nog aan te leggen tramlijn. Ook de twee Brusselse winkelcentra scoren op het vlak van keuze voor de wagen niet veel beter, wat mij ten zeerste verbaasde. Drie vierde van de bezoekers aan Neo en ongeveer twee derde van de bezoekers aan Docks Bruxsel zouden met de wagen komen. Ter vergelijking, slechts een op vijf bezoekers van City 2 komt met de wagen. Twee derde komt met het openbaar vervoer.

We wisten het al: de drie winkelcentra zullen een enorme impact hebben op de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Potentieel gaat het om een aanzienlijke toename van het autoverkeer in en rond het gewest.

Bent u op de hoogte van de resultaten van de studie van de UGent en de VUB? Beantwoorden die aan uw verwachtingen? Wat is uw reactie erop?

Hoe verhouden de resultaten van de studie zich tot de tot nog toe gehanteerde projecties aangaande het aantal autogebruikers voor Neo en Docks Bruxsel? Werd er rekening mee gehouden dat maar liefst 75% van de bezoekers van Neo met de auto komt?

Op welke manier houdt u rekening met de conclusies van het onderzoek?

Plant u naar aanleiding van de studie overleg met de MIVB over het gezamenlijk opzetten van een campagne bij de komst van een winkelcentrum om mensen aan te moedigen met het openbaar vervoer te komen? Wanneer vindt dat overleg plaats?

une étude sur l'impact de la localisation d'un centre commercial sur le mode de transport choisi par ses visiteurs. Il s'avère que les centres commerciaux installés en ville attirent beaucoup moins d'automobilistes que ceux installés en périphérie d'une ville et que plus le complexe est grand, plus les visiteurs viennent en voiture.

Les chercheurs ont réalisé des projections pour les centres Neo et Docks Bruxsel, prévus à Bruxelles, et pour Uplace en Flandre. Il en ressort que 85% des visiteurs d'Uplace viendront en voiture, même en tenant compte de la ligne de tram à aménager. À ma grande surprise, les deux centres commerciaux bruxellois ne font guère mieux. Trois quarts des visiteurs de Neo et environ deux tiers des visiteurs de Docks Bruxsel s'y rendront en voiture.

Nous le savions déjà : les trois centres commerciaux auront un énorme impact sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Êtes-vous au courant des résultats de cette étude ? Comment y réagissez-vous ?

Les résultats de l'étude correspondent-ils aux projections utilisées jusqu'ici pour estimer le nombre d'automobilistes se rendant à Neo et Docks Bruxsel ? A-t-on tenu compte du fait que pas moins de 75% des visiteurs fréquenteront Neo en voiture ?

Comment intégrez-vous les conclusions de l'étude ?

Dans cette perspective, envisagez-vous de vous concerter avec la STIB, afin d'organiser une campagne commune encourageant les visiteurs à utiliser les transports en commun ? Quand aura lieu cette concertation ?

Quel rôle joue l'étude dans la concertation avec votre homologue flamand, surtout concernant les travaux d'infrastructure du ring et l'accessibilité en transport en commun d'Uplace ?

Vu les chiffres surprenants relatifs à la fréquentation en voiture de Neo et Docks Bruxsel, pouvons-nous anticiper la situation en organisant avec la STIB une campagne présentant aux visiteurs des modes de transport alternatifs ?

Welke rol speelt de studie in het overleg met uw Vlaamse ambtsgenoot, vooral met betrekking tot de infrastructuurwerken aan de Ring en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van Uplace?

Het verbaast me ten zeerste dat er zo veel mensen met de auto naar Neo en Docks Bruxsel zouden komen. Kunnen we daarop anticiperen door met de MIVB een campagne te organiseren om de bezoekers duidelijk te maken dat er alternatieve manieren zijn?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik vind het verontrustend dat er doorgaans veel aandacht gaat naar een uitstekende toegankelijkheid voor wie van buiten de Ring komt, terwijl de toegankelijkheid binnen Brussel nog niet overall optimaal is.*

Bij de keuze van de ligging van de winkelcentra werd niet veel aandacht besteed aan het aspect mobiliteit.

Ook de nieuwe Decathlon zal minder goed bediend worden. Bent u van plan om proactief op te treden, ook tegenover de NMBS? Brussel kan niet blijven opdraaien voor de tekortkomingen van de NMBS.

Het heeft niet veel zin dat we plannen uitgeven waarop de stations duidelijk staan aangegeven, als de NMBS de treinen daar niet laat stoppen.

Kunnen we ons concentreren op de toegankelijkheid in het gewest?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Au risque de me répéter, je m'inquiète de cette tendance qui consiste à offrir une excellente accessibilité à ceux qui se trouvent au-delà du ring de Bruxelles, alors que nous n'avons pas résolu la question de l'accessibilité de tous les points de Bruxelles.

Le même problème se pose concernant les centres commerciaux. Nous sommes en droit de nous inquiéter quand nous constatons que la composante mobilité ait été mise de côté lors du choix de l'emplacement. Par ailleurs, si l'on se soucie de la problématique de l'accessibilité de nouveaux pôles commerciaux, force est de constater, à regret, que la SNCB ne nous aide pas, une fois de plus.

Ainsi, le nouveau Décathlon, qui verra bientôt le jour, bénéficiera d'une moins bonne desserte que celle du site qui existait encore il y a quelques mois. Là aussi, envisagez-vous d'agir de façon proactive, y compris envers la SNCB ? Bruxelles ne peut pas tout encaisser et ne pourra pas éternellement prendre en charge les manquements de la SNCB.

Nous aurons beau publier de jolis plans comportant des pictogrammes de gares, si la SNCB ne nous aide pas en faisant en sorte que des trains s'arrêtent dans celles-ci, nous ne pourrons pas subir cette situation éternellement.

Dès lors, une fois de plus, est-il possible de nous

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben uiteraard op de hoogte van de studie. Overigens komt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met zijn globale mobiliteitsaanpak, met een sterke inzet op een betere modal split, gedeelde mobiliteit en het gebruik van de fiets als een volwaardig stadsvervoermiddel en met de ontwikkeling van meer en beter openbaar vervoer, tegemoet aan de uitdagingen die in de studie naar voren komen.

Wegens die ruimtelijke ontwikkelingen is een goed overleg met de Vlaamse overheid noodzakelijk. De problematiek overschrijdt uiteraard de gewestsgrenzen.

Het artikel vestigt de aandacht op de factoren die de modale keuze voor verplaatsingen naar winkelcentra beïnvloeden. De voornaamste elementen zijn de bevolkingsdichtheid in de buurt, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het aantal parkeerplaatsen op de bestemming.

Op basis van de geïdentificeerde variabelen werd het modale aandeel voor de geplande winkelcentra in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geraamd. Hoewel de projecten Neo en Docks Bruxsel zich in Brussel bevinden, weliswaar aan de rand, en goed tot betrekkelijk goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, rekent men toch voor Neo op een meerderheidsaandeel voor de auto op 75% en op 65% voor Docks Bruxsel.

De concentratie van zakelijke activiteiten en de toeristische aantrekkingskracht van de Neosite werden echter niet in aanmerking genomen bij de studie. Het cliënteel van de kleinhandel zal zich uiteraard niet beperken tot de bevolking. Ook zakenlui en toeristen zullen, voor ze naar de luchthaven vertrekken, een bezoek brengen aan het nabijgelegen winkelcentrum.

Dat geldt niet voor Uplace. Dat is op dit moment niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het zou niet slecht zijn om de studie te bezorgen aan Vlaams minister Schauvliege, die een beslissing over Uplace moet nemen. De studie zou haar duidelijk maken dat ze de vergunning beter niet

concentrer sur la problématique de l'accessibilité à l'intérieur de notre Région ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je suis au courant des résultats de l'étude. D'ailleurs, la Région de Bruxelles-Capitale rencontre les défis qui y sont exposés grâce à son approche globale de la mobilité, à son investissement dans le transport multimodal, à la mobilité partagée et à l'utilisation du vélo comme mode de transport urbain à part entière, ainsi que grâce au développement de l'offre de transports en commun.

Vu ces développements territoriaux, une bonne concertation avec le gouvernement flamand s'impose.

Les principaux facteurs qui influencent le choix de transport pour se rendre dans les centres commerciaux sont la densité démographique du quartier, l'accessibilité en transports en commun et le nombre de places de parking à destination.

Bien que les projets Neo et Docks Bruxsel se situent à Bruxelles et bénéficient d'une bonne à relativement bonne accessibilité en transports en commun, on estime tout de même que la part de l'utilisation de la voiture sera majoritaire : elle sera de 75% pour Neo et de 65% pour Docks Bruxsel.

Cependant, l'étude ne tient pas compte de la concentration d'activités professionnelles sur le site de Neo, ni de son attrait touristique. En effet, la clientèle ne se limitera pas à la population, mais s'étendra aux hommes d'affaires et aux touristes.

Ce n'est pas le cas d'Uplace, qui est à ce stade mal desservi en transport en commun.

Dans les études préliminaires relatives aux nouveaux centres commerciaux bruxellois, la part modale de la voiture était estimée à 65% pour Neo et à 65% à 70% pour Docks.

Il est important de mener des campagnes de sensibilisation. Ce sont généralement les centres commerciaux qui s'en chargent. Si de nouveaux centres voient le jour, les complexes bruxellois existants devront aussitôt être développés pour

verleent.

In de voorstudies voor de nieuwe Brusselse winkelcentra werd het modale aandeel van de auto geraamd op 65% voor Neo en 65% tot 70% voor Docks. De resultaten zijn gelijklopend met die van de studie van de UGent en de VUB.

Het is belangrijk om bewustmakingscampagnes te voeren. Dat gebeurt vooral door de winkelcentra zelf. Als er nieuwe winkelcentra komen, moeten ook de bestaande winkelcentra in Brussel meteen ontwikkeld worden. Anders lopen ze leeg. Ik verwijst bijvoorbeeld naar de heraanleg van de zone tussen de Naamsepoort en de Louizagalerij of naar de plannen van de stad Brussel met de Nieuwstraat.

Als winkelcentra ontwikkeld worden aan de rand van de stad, kan het niet anders dan dat mensen met de auto komen. Bovendien mikken die winkelcentra niet alleen op Brusselaars, maar ook op mensen die in de Vlaamse Rand of nog verder wonen. Op parking C kunnen we voldoende parkeerplaatsen aanleggen.

- *Het incident is gesloten.*

éviter qu'ils ne se vident.

Quand on installe des centres commerciaux à la périphérie de la ville, il est inévitable que les gens viennent en voiture. D'autant plus que ces centres visent aussi les habitants de la périphérie flamande ou de plus loin encore. Il est possible d'aménager suffisamment de places de parking sur le parking C.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ZOÉ GENOT

TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de verminderde mobiliteit van de Brusselaars als gevolg van de afschaffing van de bussen van De Lijn op zondag voor 10.00 uur en na 19.00 uur".

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (*in het Frans*).- *In het kader van haar besparingsplan kondigde De Lijn aan dat er op zondag voor 10.00 uur en na 19.00 uur geen bussen meer zullen rijden. Dat kan een negatieve impact hebben op de mobiliteit in Brussel, want*

INTERPELLATION DE MME ZOÉ GENOT

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la perte de mobilité pour les Bruxellois induite par la suppression des bus de De Lijn le dimanche avant 10 heures et après 19 heures".

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

Mme Zoé Genot.- Dans le cadre de son plan d'économies, la société De Lijn a annoncé la suppression des bus roulant le dimanche avant 10 heures le matin et après 19 heures en soirée. Dans la mesure où de nombreuses lignes de cette

heel wat wijken waar geen bussen van de MIVB rijden, worden door De Lijn bediend.

Er worden aanzienlijke middelen vrijgemaakt voor de ingebruikname van nieuwe tramlijnen door De Lijn op het Brussels grondgebied. Die zijn bestemd om economische polen in Vlaanderen aantrekkelijk te maken, terwijl de verbindingen binnen Brussel waar de pendelaars geen gebruik van maken, worden afgebouwd.

Als we de inwoners van Brussel de mogelijkheid willen bieden om zonder auto door het leven te gaan, moeten we ook de redenen bestuderen waarom ze zich verplaatsen.

Er wordt gevraagd dat werk nemers vaker op zondag en buiten de kantooruren gaan werken. Maar doordat de verplaatsingsmogelijkheden afnemen, daalt hun levenskwaliteit en hun kans op een job. Pleegden het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest daarover al overleg?

Werd er een analyse gemaakt van de impact die deze maatregel zal hebben op de mobiliteit in Brussel en van de kosten die ze voor het gewest zal mee brengen?

Welke maatregelen worden genomen om het wegval len van die busverbindingen te compenseren? Zorgt de MIVB voor een aanvullende lijn? Zullen de in Brussel geplande tramlijnen van De Lijn op die uren ook niet worden bediend?

société circulent à Bruxelles, parfois sur des axes non desservis par la STIB, telle la chaussée de Waterloo, cette annonce aura un impact sur la mobilité de notre Région.

À l'heure où des moyens considérables sont dégagés pour l'exploitation de nouvelles infrastructures ferrées par De Lijn sur le territoire de Bruxelles, principalement destinées à augmenter l'attractivité des pôles économiques situés en Flandre, ce sont une fois de plus les Bruxellois et la mobilité non directement liée aux navetteurs qui en payeront les conséquences.

Or, si nous voulons offrir aux citoyens la possibilité de se passer de la possession d'un véhicule individuel, coûteux en argent et en espace, il est indispensable de prendre en considération l'ensemble des motifs de déplacements.

En outre, alors que l'on impose aux travailleurs des horaires de plus en plus flexibles, en ce compris le dimanche, le soir ou très tôt le matin, il est incompréhensible de voir jaillir des entraves à leur mobilité qui dégradent un peu plus leur qualité de vie et l'accès à l'emploi. C'est pourquoi, je souhaiterais savoir si une concertation a eu lieu à ce sujet entre la Région flamande et la Région bruxelloise.

Une analyse de l'impact de cette mesure sur la mobilité à Bruxelles a-t-elle été réalisée, qu'il s'agisse de l'augmentation du trafic automobile, de l'impossibilité de réaliser certaines liaisons en transport public ou de la dégradation de certaines d'entre elles ? Une analyse du coût induit pour notre Région est-elle disponible ?

Par ailleurs, quelles sont les mesures qui seront prises pour compenser la perte de mobilité induite pour certains Bruxellois ? La STIB va-t-elle prendre en charge une ligne compensatoire ? Les lignes de tram planifiées sur le territoire de notre Région ne seront-elles pas non plus desservies à ces heures ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

Discussion

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De Vlaamse regering heeft De Lijn gevraagd om haar werkingskosten te verlagen, waardoor ze een deel van haar aanbod moet afschaffen.*

De precieze maatregelen zijn echter nog niet bekend, al maakt de pers gewag van de afschaffing van de dienstverlening op zondagochtend en -avond.

Het aanbod van De Lijn op Brussels grondgebied valt onder de samenwerkingsovereenkomst uit 1991 en over een wijziging in het aanbod moet overleg worden gepleegd met de Brusselse overheid. De overeenkomst werd in het verleden echter niet altijd gerespecteerd door De Lijn.

Pas wanneer De Lijn duidelijk weet op welke lijnen ze wil besparen, kan ze overleggen met de MIVB en de overheid. De administratie heeft het Vlaams Gewest dan ook gevraagd dat overleg zo snel mogelijk te organiseren.

Er werd tot op vandaag ook nog geen enkele beslissing genomen over het aanbod en de dienstverlening van de toekomstige intergewestelijke tramlijnen. Ook die beslissing moeten het Vlaams en het Brussels Gewest in overleg nemen.

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (in het Frans).- *Deze vraag dateert van 17 december 2014. Dat u na een maand nog geen antwoord van het Vlaams Gewest heeft ontvangen, is verontrustend.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat denk ik niet.*

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement flamand a en effet, à mon très grand regret, demandé à De Lijn de diminuer ses coûts de fonctionnement, notamment en supprimant une partie de son offre. On voit là une grande différence entre la Flandre et Bruxelles.

En revanche, les mesures qui seront prises ne sont pas encore définies à ce stade. Si la presse a fait état de certaines pistes, comme la suppression de services tôt le dimanche ainsi que le dimanche soir, selon les informations en notre possession, aucune décision n'a été prise, et certainement pas une mesure touchant toute ligne de manière généralisée.

L'offre des lignes de De Lijn sur le sol bruxellois est régie par les dispositions de l'accord de coopération de 1991 et les modifications de l'offre - en ce compris la suppression de certaines dessertes pendant une partie de la journée - doivent faire l'objet d'une concertation préalable avec les autorités bruxelloises. Par le passé, cet accord n'a pas toujours été respecté par la société De Lijn. Nous espérons qu'elle le fera cette fois-ci.

Ce n'est que lorsque De Lijn aura été amenée à préciser les lignes sur lesquelles elle compte réaliser des économies qu'une concertation pourra être mise en œuvre avec la STIB et l'administration régionale. À cet effet, mon administration a écrit aux autorités de la Région flamande pour demander que cette concertation ait lieu dans les plus brefs délais.

Pour ce qui est des futures lignes de tram interrégionales, aucune décision n'a à ce stade-ci été arrêtée quant à l'offre et à l'amplitude du service. Il s'agit là aussi d'une décision qui sera prise en concertation entre la Région flamande et la Région bruxelloise.

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

Mme Zoé Genot.- Étant donné que cette question date du 17 décembre et que vous avez sans doute écrit dans les plus brefs délais, la Région flamande devrait déjà vous avoir répondu ! Le fait que vous n'ayez pas eu de réponse après plus d'un mois est inquiétant.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne le pense pas.

Mevrouw Zoé Genot (*in het Frans*).- *Daaruit blijkt niet echt bereidheid tot overleg, hoewel nog niet alle beslissingen genomen zijn.*

Aangezien De Lijn vaak vragende partij is in Brussel, vind ik het eigenaardig dat ze eenzijdige beslissingen neemt.

Als ze de samenwerkingsovereenkomst niet naleeft, moeten we ze op een bepaald ogenblik opnieuw bespreken om tot evenwichtige verhoudingen te komen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de sluiting van de winkels van
het metrostation Louiza door de MIVB".**

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (*in het Frans*).- *Op 3 december 2014 kondigde de pers de sluiting van de winkels in het metrostation Louiza aan. Die beslissing heeft niet alleen de handelaars, maar ook de reizigers totaal verbijsterd.*

Mme Zoé Genot.- Cela n'augure pas d'une vraie volonté de discussion et de concertation en la matière, même si quelques informations nous donnent à penser que toutes les décisions n'ont pas encore été prises. Cela nous laisse une certaine marge de manœuvre.

Bien souvent, De Lijn est également demandeuse de certaines choses en Région bruxelloise. Dès lors, je trouve étrange, alors que cette société est dans une telle position, qu'elle prenne parallèlement des mesures unilatérales.

Si l'accord de coopération n'est pas respecté, il sera intéressant, à un moment donné, de le remettre sur la table afin que des rapports véritablement équilibrés soient mis en place en la matière.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la fermeture des magasins de la station de métro Louise par la STIB".

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

Mme Martine Payfa.- Le mercredi 3 décembre 2014, la presse nous annonçait la fermeture des magasins de la station de métro Louise par la STIB. Cette décision a suscité la stupéfaction des commerçants, mais aussi des usagers des transports en commun habitués à ce lieu depuis plusieurs

Het gaat om een druk metrostation en het gevarieerd handelsaanbod komt er tegemoet aan de behoeften van de reizigers.

Het is lovenswaardig dat de MIVB de ondergrondse handelsruimten wil renoveren, maar blijkbaar zouden de contracten zeer plots zijn verbroken.

Hoe is dat verlopen? Over hoeveel handelaars gaat het? Heeft er overleg met hen plaatsgehad? Wanneer loopt hun contract af? Wanneer moeten zij vertrekken? Heeft de MIVB de handelaars alternatieven voorgesteld, zoals een handelsruimte in een ander metrostation?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- In 2015-2016 wordt metrostation Louiza grondig gerenoveerd. Er worden twee liften geïnstalleerd voor personen met een beperkte mobiliteit. Er komt ook een nieuwe trap, zodat overstappen tussen het metrostation en de bovengrondse tramhalte veiliger wordt. De werkzaamheden zouden begin dit jaar aanvangen.

Winkelruimtes in metrostations worden in concessie gegeven. Dat komt omdat het om openbare ruimtes gaat. De concessie kan stopgezet worden als er werken van algemeen belang moeten gebeuren, wat nu het geval is. De concessiehouders worden hierop gewezen bij de ondertekening van de concessie.

Bij vroegtijdige beëindiging van de concessie krijgt de concessiehouder het niet-afgeschreven investeringssaldo integraal terugbetaald. In metrostation Louiza gaat het om zeven handelszaken, waaronder het MIVB-verkooppunt.

De werkzaamheden verlopen in twee fasen. Voor de eerste fase werd de concessie van vier winkels opgezegd op 31 december 2014. Ze moesten de ruimte vrijmaken voor 6 januari 2015. De drie overblijvende winkels kunnen blijven tot

dizaines d'années.

En effet, cet espace est un haut lieu de passage et de rencontres. Les commerces qui y sont installés répondent à une demande en proposant une offre très diversifiée de produits.

Si la nécessité de rénover ce carrefour commercial souterrain est certainement louable de la part de la STIB, la méthode utilisée de rupture de contrats est apparue particulièrement froide et brutale.

Quelle est la manière utilisée pour rompre les contrats avec les commerçants ? Combien de commerçants sont-ils concernés dans cette station ? Quelle est la date exacte de fin de contrat ? Y a-t-il eu concertation avec ceux-ci, et depuis quand ?

Quel délai la STIB donnera-t-elle aux commerçants pour quitter les lieux ? Des alternatives ont-elles été proposées aux commerçants, par exemple dans d'autres stations ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- D'importants travaux de rénovation vont être réalisés à la station Louise en 2015-2016. Ces travaux, dont Bruxelles Mobilité, propriétaire des lieux, est le maître d'œuvre, ont pour objectif l'installation de deux ascenseurs, qui permettront l'accès de la station aux personnes à mobilité réduite. Un nouvel escalier sera également aménagé pour faciliter et sécuriser l'accès entre la station et les quais d'embarquement des trams situés en surface. Le démarrage du chantier est prévu pour le début de cette année.

L'occupation des espaces commerciaux dans les stations de métro est gérée par concessions domaniales. Cette disposition est due au fait que les surfaces allouées à l'activité commerciale appartiennent au domaine public. La concession domaniale prévoit la possibilité d'y mettre fin lorsque des travaux d'intérêt public sont à effectuer dans la station, ce qui est d'application dans ce cas précis. Les occupants sont informés de cette clause à la signature de la concession.

En cas de fin de contrat anticipée, le solde des investissements non amortis est intégralement remboursé au concessionnaire, ce qui est également d'application dans le cas de la station

28 februari 2015.

De MIVB informeerde de handelaars begin 2014 dat de werkzaamheden eind 2014 of begin 2015 zouden beginnen.

Tezelfdertijd meldde de MIVB ook dat ze opnieuw contact zou opnemen met de winkeliers, zodra er zicht was op de planning.

Het gewest bracht de MIVB op 26 september 2014 officieel op de hoogte van de start van de werkzaamheden op 5 januari 2015. De volgende dag informeerde ze op haar beurt de handelaars van metrostation Louiza over de datum waarop de ruimte vrijgemaakt moest worden.

Concessies voor winkels in metrostations vereisen een opzeggingstermijn van ten minste drie maanden, die in dit geval gerespecteerd werd.

De MIVB hoeft handelaars van wie de concessie wegens werken van algemeen belang opgezegd wordt, geen alternatief te bieden. Toch is dat gebeurd voor zij die dat vroegen.

Op 19 december had de MIVB nog geen definitieve antwoorden gekregen op haar voorstellen.

- Het incident is gesloten.

Louise. Sept commerces sont touchés par les travaux prévus, en ce compris le point de vente de la STIB. La réalisation des travaux a été planifiée en deux phases.

La première phase nécessite la résiliation de la concession accordée à quatre commerces au 31 décembre 2014, avec mise à disposition des surfaces pour le 5 janvier 2015 au plus tard. Les trois commerces restants sont concernés par la deuxième phase de travaux, ce qui leur permet de rester jusqu'au 28 février 2015.

Début 2014, dès que la STIB a eu connaissance de l'octroi par la Région des permis d'urbanisme pour l'implémentation des ascenseurs, elle a informé l'ensemble des commerçants de l'imminence des travaux et de leur programmation pour la fin de l'année 2014 ou le début de l'année 2015.

Dans ce courrier, datant de février 2014, la STIB communique également qu'elle reviendra vers les exploitants dès le calendrier des travaux établi, et au plus tard trois mois avant le début du chantier.

Le 26 septembre 2014, la STIB a été officiellement informée par la Région du démarrage des travaux le 5 janvier 2015. En conséquence, elle a notifié, dès le lendemain, soit le 27 septembre 2014, à l'ensemble des exploitants de commerces de la station Louise, la date à laquelle les lieux devaient être libérés.

Les conventions domaniales signées par les exploitants de commerces dans les stations de métro stipulent qu'un délai de trois mois est requis entre l'annonce de la fin du contrat et la mise à disposition des lieux. Dans ce cas précis, le délai a été respecté, d'autant que les commerçants concernés ont été avertis depuis près d'un an de la planification des travaux.

La STIB n'est pas tenue de proposer des alternatives aux exploitants, dont la concession est résiliée pour cause de travaux d'utilité publique. Néanmoins, des propositions ont été faites aux commerçants qui en ont fait la demande.

En date du 19 décembre, la STIB n'avait pas encore reçu de réponses définitives aux propositions faites.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de stand van zaken van de invoering van het parkeergeleidings-systeem".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Aangezien chauffeurs die naar een parkeerplaats zoeken een negatieve impact hebben op de mobiliteit, is het Brussels Gewest reeds jaren geleden met een programma voor de installatie van een netwerk van dynamische parkeergeleidingsborden gestart. Dat systeem kende echter een valse start.

De borden die in 2008 werden geplaatst, vertoonden een aantal mankementen, waaronder een gebrekkige zichtbaarheid 's nachts. Er werd een nieuw concept uitgewerkt, waarbij de borden volledig worden verlicht. Daarvan werd in 2012 een prototype aan Kunst-Wet geïnstalleerd. De evaluatie ervan liep evenwel vertraging op en leidde tot een aantal verbeteringen aan het systeem.

De plaatsing van de eerste helft van de 125 dynamische parkeergeleidingsborden werd uiteindelijk verschoven naar het eerste halfjaar van 2014. Wij vragen ons af om welke redenen dit opnieuw werd uitgesteld. Wij hadden gehoopt om al verder te staan op dit vlak, gezien de talrijke uitbreidingsmogelijkheden.

Zo zou de uitbreiding van het parkeergeleidings-systeem naar de Brusselse buitenring zowel de Brusselse als de Vlaams-Brabantse mobiliteit sterk ten goede komen. Het zou de toegang tot de (overstap)parkings vergemakkelijken en de bestuurders meteen in de juiste richting leiden. Dat vereist uiteraard nauw overleg met Vlaanderen en de randgemeenten.

Steden als Gent en Mechelen gaan nog een stap verder. Na de plaatsing van parkeergeleiding op de

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'état d'avancement de la mise en œuvre du système de téléjalonnement".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Le programme d'installation d'un réseau de panneaux de téléjalonnement dynamique, initié il y a quelques années par la Région, a connu un mauvais départ.

Les panneaux installés en 2008 présentaient en effet quelques défauts, dont l'absence de visibilité nocturne. Un nouveau concept a été élaboré afin d'éclairer les panneaux. Un prototype a été installé à Arts-Loi en 2012, dont l'évaluation a quelque peu traîné pour déboucher sur une série d'améliorations.

L'installation de la première moitié des 125 panneaux de téléjalonnement dynamique a été finalement reportée au premier semestre 2014, pour des raisons qui n'ont pas été communiquées.

L'élargissement du système de téléjalonnement au ring extérieur de Bruxelles aurait pourtant un impact positif sur la mobilité interrégionale. Il faciliterait l'accès aux parkings de dissuasion et permettrait d'orienter directement les conducteurs dans la bonne direction.

Gand et Malines ont déjà franchi une étape supplémentaire en mettant à disposition l'application gratuite 'De Parking', qui informe en temps réel les conducteurs du nombre de places disponibles dans le parking le plus proche.

Les possibilités liées à un système de téléjalonnement dynamique sont multiples.

Où en est le lancement du système de

invalswegen, bieden deze steden ook de gratis applicatie 'De Parking' aan. Hiermee kunnen bestuurders op hun smartphone in real time zien waar de dichtstbijzijnde parking ligt en hoeveel plaatsen er nog vrij zijn.

We zien zeer veel potentieel in een dynamisch parkeergeleidingsysteem. Ik hoop dan ook dat u goed nieuws hebt over de stand van zaken.

Hoe ver staat het met de invoering van het parkeergeleidingsysteem?

Om welke redenen liep de plaatsing van de eerste borden opnieuw vertraging op?

Heeft het gewest alle 125 parkeergeleidingsborden al ontvangen? Werden hiervoor de nodige stedenbouwkundige aanvragen ingediend? Wat is de stand van zaken?

Vindt er overleg plaats over de uitbreiding van het parkeergeleidingsysteem naar het Vlaams grondgebied, bijvoorbeeld in het kader van het intergewestelijk overleg? Wat is het standpunt van Vlaanderen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Brussel is een van de weinige steden die niet beschikken over een parkeergeleidingsysteem. In 2014 werd er software ontwikkeld voor het beheer en de aansturing van de panelen. De gegevensbank, gebaseerd op die van andere Belgische steden en aangepast aan de Brusselse context, is operationeel sinds april 2014. De mens-machine-interface is ter beschikking. Alleen het convenant voor de gegevensuitwisseling en -opslag, goedgekeurd door alle bij het project betrokken partijen, ontbreekt nog. De gegevensuitwisseling werd daardoor voorlopig opgeschort.

Door de wijziging van het mobiliteitsplan van de stad Brussel laat de realisatie van het parkeergeleidingsysteem ook op zich wachten, behalve voor de Montgomeryrotonde en voor het Saincteletteplein, zones die niet door het gemeentelijk mobiliteitsplan van de stad Brussel werden aangepast. Daarvoor werden de vergunningen eind juli 2014 uitgereikt. Intussen zijn er zeventig dossiers klaar voor indiening.

téléjalonnement ?

Quelles sont les raisons du retard au niveau de l'installation des premiers panneaux ?

La Région a-t-elle réceptionné les 125 panneaux de téléjalonnement ? Les demandes de permis d'urbanisme nécessaires à leur mise en place ont-elles été introduites ?

La question de l'élargissement du système de téléjalonnement au territoire flamand a-t-elle été abordée, par exemple dans le cadre de la concertation interrégionale ? Quelle est la position de la Flandre sur cette question ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Bruxelles est l'une des rares villes qui ne dispose pas d'un système de téléjalonnement. Un logiciel de gestion et de contrôle des panneaux a été développé en 2014. La base de données, qui se fonde sur celle d'autres villes belges et est adaptée au contexte bruxellois, est opérationnelle depuis avril 2014. L'interface homme-machine est disponible. Il ne manque plus que la convention relative au stockage et à l'échange de données, signée par l'ensemble des parties concernées.

Le retard dans la mise en œuvre du plan est également lié aux modifications apportées au plan de mobilité de la Ville de Bruxelles. Un permis a été délivré fin juillet 2014 pour le square Montgomery et le square Sainctelette, qui ne sont pas concernés par ces changements.

Les parkings de transit seront également repris dans le système. Afin de réduire la pollution visuelle, nous devrons veiller à limiter le nombre de panneaux, tout en garantissant leur efficacité. Une application permettant de repérer sur son gps

Ook de transitparkings moeten in het systeem worden opgenomen. Wij moeten erover waken dat er zo weinig mogelijk panelen worden geplaatst om visuele vervuiling tegen te gaan, maar ze moeten wel efficiënt zijn. Het zou ook nuttig zijn om applicaties op het systeem aan te sluiten, waardoor wellicht over twee jaar de gps de chauffeur naar een parking met vrije plaatsen leidt.

Ruim 80% van de parkings bevindt zich op het grondgebied van de stad Brussel. Wij hebben daarom met de schepen van de stad Brussel en voormalig lid van de commissie voor de Openbare Werken afgesproken om enkele maanden uit te trekken voor de uitwerking van een modern en efficiënt parkeergeleidingsysteem, dat nog tijdens deze legislatuur opgestart wordt.

We nemen wat meer tijd om een performant systeem uit te werken in plaats van halsoverkop een systeem te installeren dat eigenlijk al achterhaald is.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de slechte toestand van de wegen en de risico's die daaruit voortvloeien".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

les places de parking disponibles sera, d'ici deux ans, connectée au système.

Compte tenu du fait que 80% des parkings se situent sur le territoire de la Ville de Bruxelles, nous avons convenu avec l'échevin de la Ville de Bruxelles et ancien membre de la commission des Travaux publics de retarder de quelques mois le lancement d'un système de téléjalonnement moderne et efficace. Celui-ci devrait être lancé au cours de cette législature.

Nous préférions prendre un peu plus de temps pour mettre au point un système performant plutôt que d'installer dans la précipitation un système obsolète.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le mauvais état des routes et les risques qui en découlent".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "het rechts afslaan voor fietsers".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Na een proefproject op een aantal strategische kruispunten in 2012 besliste het Brussels Gewest in het najaar van 2013 om de plaatsing van de verkeersborden B22 en B23, die fietsers de toestemming geven om in bepaalde omstandigheden door het rood te rijden, uit te breiden tot 75 kruispunten.*

Het gewest vroeg de gemeenten om de kruispunten op de gemeentewegen met die verkeersborden uit te rusten, als ze aan de vereiste veiligheidsvoorwaarden beantwoordden. Daarvoor konden ze subsidies ontvangen.

Wat is de balans van het experiment? Werden er nog kruispunten uitgerust met die verkeersborden? Hebben de gemeenten het voorbeeld van het gewest gevuld?

Op een aantal van die kruispunten werd bovendien een extra verkeersbord geplaatst om de fietsers erop te wijzen dat ze geen voorrang hebben bij het oversteken van het kruispunt. Waardoor wordt de plaatsing van dat verkeersbord gerechtvaardigd? Hebben er zich ongevallen voorgedaan op die kruispunten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat fietsers de toestemming krijgen om door het rood te rijden bij het afslaan naar rechts is een belangrijke maatregel om het fietsen in de stad aan te moedigen en de verkeersveiligheid te waar-*

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le tourne-à-droite cycliste".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Après une expérience pilote à quelques carrefours stratégiques en 2012, la Région bruxelloise a décidé, à l'automne 2013, d'étendre le placement de panneaux B22 et B23 autorisant les cyclistes à franchir les feux rouges, respectivement pour tourner à droite ou pour poursuivre leur route en ligne droite. Ce sont 75 carrefours, situés sur des voiries régionales, qui ont alors été équipés de cette signalisation.

En outre, la Région a alors invité les communes à équiper de ce type de panneaux les carrefours de leurs voiries, pour autant qu'ils répondent aux conditions de sécurité suffisantes. Elles pouvaient d'ailleurs bénéficier de subsides régionaux à cette fin.

Un peu plus d'un an après l'extension de ce tourne-à-droite, quel bilan tirez-vous de cette expérience ? Des carrefours supplémentaires ont-ils été équipés de cette signalisation ? Les communes ont-elles également emboîté le pas à la Région ?

Par ailleurs, j'ai remarqué récemment que certains de ces carrefours étaient à présent pourvus d'un panneau supplémentaire rappelant aux cyclistes qu'ils n'avaient pas la priorité lors du franchissement des carrefours, notamment vis-à-vis des piétons. C'est, par exemple, le cas avenue de la Couronne. Pourriez-vous m'indiquer ce qui justifie cet élément ? Des incidents ont-ils eu lieu à ces carrefours ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le franchissement par les cyclistes du feu rouge pour tourner à droite est une mesure importante pour encourager les vélos dans la ville et garantir la sécurité routière. La Région a procédé à la pose des panneaux B22 et

borgen. Het gewest plaatste die verkeersborden op plaatsen waar de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. Het deed dit op vraag van de fietsers en na een analyse door de administratie.

Er werden inmiddels nagenoeg 200 van de 300 borden geplaatst.

Alleen de gemeente Ganshoren heeft subsidies voor vijf kruispunten aangevraagd. Sint-Jans-Molenbeek heeft de borden op eigen initiatief geplaatst. In Anderlecht en Watermaal-Bosvoorde plaatste het gewest de borden.

Sinds het begin van de testfase werd er geen enkel incident gemeld. Op bepaalde plaatsen werden extra informatieborden geplaatst om de weggebruikers beter vertrouwd te maken met de nieuwe maatregel.

Een van de conclusies van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) is dat het plaatsing van de borden nauwelijks invloed heeft op het gedrag van de weggebruikers. Dit betekent dat fietsers die voor de test door het rood reden om rechts af te slaan, dat blijven doen en dat fietsers die dat nog niet deden, nauwelijks gebruikmaken van die mogelijkheid.

(Samenspraak)

Verwacht wordt dat meer fietsers gebruik zullen maken van de mogelijkheid naarmate er meer borden komen en meer fietsers vertrouwd raken met het systeem.

Zou het niet beter zijn om uit te gaan van het principe dat fietsers altijd rechts mogen afslaan? Dan moeten we alleen nog borden plaatsen wanneer dat niet mogelijk is. Ik zal de vraag aan mevrouw Debaets voorleggen. Zij is mede verantwoordelijk voor deze kwestie.

Dat lijkt me veel eenvoudiger: er staan al borden genoeg.

B23 à une série d'endroits, aux lieux opportuns ne posant pas de problèmes de sécurité routière. Pour ce faire, elle a travaillé sur la base des demandes de cyclistes d'une part, et d'une analyse faite par l'administration d'autre part.

Près de 200 panneaux sont aujourd'hui installés, et une troisième phase de pose est en cours. Au total, quelque 300 panneaux seront placés. D'autres panneaux seront rajoutés aux endroits appropriés.

Les communes peuvent bénéficier d'un subside régional pour le placement des panneaux. Seule la commune de Ganshoren a demandé le subside pour cinq carrefours. La commune de Molenbeek-Saint-Jean a posé les panneaux de sa propre initiative. À Anderlecht et à Watermael-Boitsfort, la Région a elle-même posé les panneaux, puisqu'elle y gère déjà les feux.

Il n'y a aucun incident connu depuis le début du test lié aux panneaux. Les panneaux d'information supplémentaires, prévus pour le test, sont utilisés à certains endroits pour mieux faire connaître le fonctionnement du système aux différents usagers.

L'une des conclusions du rapport de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) est que le comportement des usagers ne change guère après la pose du panneau. Cela signifie que les cyclistes qui brûlaient les feux avant le test continuent à virer à droite au feu rouge et que les cyclistes qui s'arrêtaient avant le test n'utilisent que peu la possibilité qui leur est offerte.

(Colloques)

On s'attend à ce qu'un plus grand nombre de personnes fasse usage de la possibilité de franchir le feu rouge pour tourner à droite lorsque davantage de panneaux seront installés et que davantage de cyclistes connaîtront et utiliseront le panneau de signalisation.

Dans l'optique d'impliquer activement les membres de la commission avant que la décision ne soit prise, j'aimerais poser une question à Mme Debaets, coresponsable de cette problématique.

Ne prendrions-nous pas une mesure selon laquelle, par principe, le tourne-à-droite pour les cyclistes est possible ? Nous n'aurions alors qu'à placer un panneau d'interdiction aux endroits où ce n'est pas

possible. En effet, j'ai parfois l'impression que notre Région est accro aux panneaux, tant il y en a partout !

Ce système me paraît beaucoup plus simple, même s'il impliquerait de retirer tous les panneaux que nous avons déjà installés. Ceci n'est pas un véritable problème, car nous pouvons y remédier au fur et à mesure.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ik leid uit uw antwoord af dat er 200 borden aan 200 kruispunten zullen worden geplaatst.*

In tegenstelling tot wat bepaalde parlementsleden vreesden, hebben er zich sinds de invoering van de maatregel geen ongevallen voorgedaan. Dat is bijzonder goed nieuws.

De informatie ten aanzien van de fietsers zou wel nog moeten worden verbeterd.

Het verheugt ons dat u overweegt om de maatregel te veralgemenen. Dat is inderdaad gemakkelijker dan overal borden te plaatsen. Als er te veel borden staan, komt dit de duidelijkheid niet ten goede.

Wij steunen uw voorstel, vooral omdat wij hier sinds de zesde staatshervorming bevoegd voor zijn.

We moeten opletten met het naast elkaar plaatsen van verschillende verkeersborden. We mogen geen conflicten creëren tussen de verschillende weggebruikers.

Ik raad u overigens aan om contact op te nemen met mevrouw Laanan voor de recyclage van de borden B22 en B23.

(Vrolijkheid)

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je déduis de votre réponse que les 200 panneaux seront installés à la hauteur de 200 carrefours.

Il convient de souligner qu'aucun incident n'a été enregistré depuis le lancement de ce dispositif. Au cours des débats portant sur l'adoption éventuelle du tourne-à-droite, certains parlementaires ont pourtant hurlé à l'incivisme et au danger auquel ce dispositif exposerait les cyclistes.

Un travail d'information auprès des cyclistes est indispensable. Celui-ci sera probablement plus intéressant et plus facile à organiser en généralisant cette règle, plutôt qu'en apposant des panneaux partout. La multiplicité des panneaux peut, en effet, rendre la signalisation routière totalement invisible.

Nous soutenons dès lors la généralisation du dispositif à tous les carrefours, d'autant plus que le transfert des compétences nous confère la possibilité d'en décider au niveau de la Région.

Il importe toutefois de ne pas négliger une difficulté liée à la coexistence d'un panneau indiquant un tourne-à-droite avec un autre indiquant qu'il faut aller tout droit. Il ne sera pas possible de généraliser l'idée d'aller tout droit, sous peine d'occasionner des conflits entre usagers de la route et de provoquer des accidents.

Ces aménagements participent à la transformation du code de la voiture à un code de la route pour tous les usagers, notamment les usagers actifs.

Pour terminer, je souligne une fois encore les deux bonnes nouvelles que vous nous annoncez : aucun incident à signaler et une possibilité de généralisation.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het stadsmeubilair speciaal voor het MIVB-net ontworpen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- In februari 2011 kondigde de MIVB aan dat de designer Xavier Lust werd aangesteld voor het harmoniseren van de bovengrondse bus- en tramhokjes. In december 2012 liet de voogdijminister weten dat er een aanbesteding werd uitgeschreven voor de levering en het onderhoud van de hokjes. Er waren toen al geïnteresseerden.

De eerste hokjes zouden eind 2013 worden geplaatst, nu bijna een jaar geleden, maar daar hebben we nog niets van gemerkt. Vervolgens zouden er nieuwe hokjes komen, naarmate de contracten van de gemeenten zouden aflopen.

Wat met de vergunningen die afliepen en de facto werden verlengd? Oudergem, Etterbeek, Schaarbeek en Watermaal-Bosvoorde werken met een voorlopig protocolakkoord. Is dat in andere gemeenten ook het geval? Wanneer komt het nieuwe stadsmeubilair er eindelijk?

In een interview verkondigde Xavier Lust dat de

Par ailleurs, je vous invite à vous mettre en contact avec Mme Laanan pour le recyclage des panneaux B22 et B23.

(Rires)

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le mobilier urbain spécialement dessiné pour le réseau de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- En février 2011, la STIB annonçait la désignation du designer Xavier Lust pour revoir et harmoniser le mobilier des arrêts et abris de son réseau de surface. Un système modulable a été choisi. En décembre 2012, la ministre de tutelle annonçait le lancement du marché de fourniture et d'entretien des abris. Elle précisait que des candidats avaient manifesté leur intérêt pour ce marché et qu'on y retrouvait les acteurs habituels.

La ministre annonçait par ailleurs les premières poses pour fin 2013, soit il y a un peu plus d'un an. Peut-être la STIB a-t-elle inauguré ses premiers nouveaux abribus sans que nous en soyons avertis, mais j'en doute. Pour la suite, les nouveaux abris devaient être installés au fur et à mesure, en fonction de l'échéance des contrats des autres communes.

Qu'en est-il des concessions arrivées à échéance et qui sont de facto prolongées ? En effet, les communes d'Audergem, d'Etterbeek, de Schaarbeek et de Watermael-Boitsfort fonctionnent

werken door reclame worden gefinancierd en de belastingbetalen niets zullen kosten. Houdt dat in dat er storende bewegende reclamepanelen met geluid in de straten van Brussel zullen verschijnen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik vind die panelen geweldig en ik denk dat veel Brusselaars ze op prijs zullen stellen als ze oordeelkundig worden aangebracht.*

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Het is niet de reclame die ik weet te waarderen, maar het feit dat we via de touchscreens de Brusselaars ook kunnen informeren.

De aanbesteding voor de nieuwe hokjes werd stopgezet wegens de grote complexiteit en het risico dat de gelijkheid tussen de inschrijvers zou worden doorbroken. Ze werd opnieuw gestart, wat verklaart waarom het nieuwe stadsmeubilair er nog niet is.

De aanbesteding loopt nog. Dit jaar zouden we een prototype moeten krijgen. Er zit dus beweging in de zaak.

De onderhoudsvereisten die in het bestek van de MIVB zijn opgenomen, gaan veel verder dan de huidige onderhoudsnormen van de gemeenten. Dat is dus een verbetering. Vandaag is er geen termijn vastgelegd voor de vervanging van een gebroken ruit, terwijl de MIVB wil dat die in de toekomst binnen de dertig dagen wordt vervangen. Met de inkomsten uit reclame kunnen de herstellingen en het onderhoud van de hokjes worden betaald.

Wat reclame betreft moet de concessiehouder de geldende wetgeving respecteren.

Hopelijk worden de nieuwe hokjes van de MIVB

avec un protocole d'accord provisoire. D'autres communes sont-elles concernées ? Quand verra-t-on enfin les premiers exemplaires de ce nouveau mobilier ?

Dans une interview accordée au Vif en mai dernier, Xavier Lust se voulait rassurant, en précisant que l'ensemble des travaux sera financé par la publicité et ne coûtera donc rien au contribuable. À cet égard, je m'inquiète déjà. Verra-t-on des panneaux publicitaires animés polluer également le réseau de surface, et donc les rues de Bruxelles, d'autant que certains abribus bénéficient du son en prime ? Cela devient pénible pour les usagers !

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'adore ces panneaux et je pense que beaucoup de Bruxellois vont les apprécier, s'ils sont intelligemment installés.

(Remarques de Mme Delforge)

Je ne les apprécie pas en raison de la publicité qu'ils peuvent diffuser. Mais grâce aux écrans tactiles, nous pourrons cependant aussi informer les gens.

Le marché pour le nouveau mobilier des arrêts et abris du réseau de surface de la STIB a été interrompu en raison d'une trop grande complexité et de risques de rupture d'égalité entre soumissionnaires. Des problèmes juridiques se posaient et il a dû être relancé, ce qui explique pourquoi ce nouveau mobilier n'a pas encore été installé.

Pour l'instant, la procédure d'attribution du marché est en cours. Il y a encore des choses à clarifier avec la Ville de Bruxelles, mais nous devrions y arriver ! Nous devrions recevoir cette année un prototype dans le cadre de l'appel d'offres. Les choses avancent.

Il faut savoir que les exigences du cahier des charges établi par la STIB en matière de normes d'entretien dépassent largement les normes en vigueur actuellement dans les communes. Il s'agit donc d'une amélioration. Alors qu'aujourd'hui, rien n'est généralement imposé en matière de délai pour le remplacement des vitres cassées ou endommagées, le cahier spécial des charges de la STIB va imposer un délai de 30 jours. Les abribus

nog deze regeerperiode in heel Brussel geplaatst, zodat er meer eenvormigheid in het stadsmeubilair komt.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Op heel wat plaatsen klagen de gebruikers over het ontbreken van bus-of tramhokjes. Worden de nieuwe hokjes wel geplaatst waar het nodig is?*

De ruiten van heel wat hokjes worden overigens niet vernield door vandalen, maar door de achteruitkijkspiegels van bussen.

In een aantal gemeenten staan nog prachtige hokjes uit de jaren zeventig. Het zou misschien goed zijn er een aantal van te bewaren.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen er rekening mee houden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

et le mobilier font, hélas, parfois l'objet d'actes de vandalisme. Les recettes publicitaires permettront de financer tant ces réparations que la maintenance courante des abris.

Quant à la présence ou non de publicité, il faut souligner que le concessionnaire sera tenu de respecter sous toutes ses formes la législation en vigueur.

Nous avons donc repris le dossier en main. J'espère que, durant cette législature, nous verrons arriver les nouveaux abribus de la STIB sur tout notre territoire, afin de présenter un aspect harmonisé dans l'ensemble de la Région.

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

Mme Céline Delforge.- Je ne vais pas me réjouir, parce que cela ne donne pas une bonne image de la Région. Dans de nombreux endroits, les usagers se plaignent de l'absence d'abribus. Est-ce qu'on place de nouveaux abribus, classiques ou actuels, là où c'est nécessaire ? Ou bien pense-t-on que, d'ici la fin de la législature, tous les gens seront protégés ?

Pour votre information, beaucoup de vitres d'abribus ne sont pas cassées par vandalisme, mais parce que des rétroviseurs de bus les touchent et que la pression exercée fait exploser le verre de l'abri.

Dans des communes comme Watermael-Boitsfort, il y a des abribus datant des années 70 qui sont formidables. Il serait peut-être intelligent d'en conserver quelques exemplaires pour des questions de patrimoine.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cela sera pris en considération.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de verzagding van de Noctis-bussen en het lot van de reizigers die er geen gebruik van kunnen maken".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "het gebrek aan verwarming in de T3000 en T4000".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "het taxisysteem om de bestuurders van de MIVB naar hun depot te brengen".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de veiligheid van de zwakke weggebruikers op de Rooseveltlaan".

De voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "la saturation des bus Noctis et le sort des voyageurs ne pouvant en faire usage".

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "l'absence de chauffage dans les T3000 et T4000".

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "le système de taxis destiné à conduire les chauffeurs de la STIB à leur dépôt".

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "la sécurité des usagers faibles sur l'avenue Roosevelt".

M. le président.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.