



**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 23 FEBRUARI 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 23 FÉVRIER 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**INTERPELLATIES**

6

- van de heer Hervé Doyen

6

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de ontwikkeling en de algemene evaluatie van de carsharing naar een 'open' systeem".

Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Vincent De Wolf, de heer Bruno De Lille, de heer Pascal Smet, minister, de heer Hervé Doyen.

- van de heer Paul Delva

16

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de transit- of ontradingsparkings".

Bespreking – Sprekers: mevrouw Nadia El Yousfi, de heer Bruno De Lille, de heer Marc Loewenstein, de heer Pascal Smet, minister, de heer Paul Delva.

- van mevrouw Céline Delforge

25

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS**

6

- de M. Hervé Doyen

6

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le développement et l'évaluation générale du carsharing en système 'ouvert'".

Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Vincent De Wolf, M. Bruno De Lille, M. Pascal Smet, ministre, M. Hervé Doyen.

- de M. Paul Delva

16

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les parkings de transit ou de dissuasion".

Discussion – Orateurs : Mme Nadia El Yousfi, M. Bruno De Lille, M. Marc Loewenstein, M. Pascal Smet, ministre, M. Paul Delva.

- de Mme Céline Delforge

25

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

betreffende "de toegankelijkheid van de trams voor de PBM".		concernant "l'accessibilité des trams pour les PMR".	
Besprekking – Sprekers: de heer Marc Loewenstein, de heer Bruno De Lille, de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge.	27	Discussion – Orateurs : M. Marc Loewenstein, M. Bruno De Lille, M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge.	27
MONDELINGE VRAGEN	33	QUESTIONS ORALES	33
- van de heer Vincent De Wolf	34	- de M. Vincent De Wolf	34
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 integrale subsidiëring van de digitale taximeters".		concernant "le subventionnement intégral des taximètres digitaux".	
- van de heer Bruno De Lille	36	- de M. Bruno De Lille	36
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 "het denkspoor van gedifferentieerde tarieven voor het openbaar vervoer en de invloed hiervan op de Brusselse mobiliteit".		concernant "la piste de tarifs différenciés pour les transports en commun et leur incidence sur la mobilité bruxelloise".	
- van de heer Fabian Maingain	36	- de M. Fabian Maingain	36
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 bediening door het openbaar vervoer van Neder-over-Heembeek en de problematiek van bus 53".		concernant "la desserte en transports en commun de Neder-over-Heembeek et la problématique du bus 53".	

- van vrouw Céline Delforge	36	- de Mme Céline Delforge	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de veiligheid in de omgeving van de tramhaltes".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la sécurité aux abords des arrêts de tram".	
- van de heer Paul Delva	37	- de M. Paul Delva	37
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de vervanging van de verkeersborden 'bebouwde kom' tegen juni 2015".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le remplacement des signaux routiers indiquant une agglomération d'ici au 1 ^{er} juin 2015".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de ontwikkeling en de algemene evaluatie van de carsharing naar een 'open' systeem".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *Onlangs gaven Brusselse werkgevers te kennen dat ze het autodeelsysteem willen opengooien. Het bestaande systeem verplicht de gebruiker immers zijn deelauto terug te brengen naar het punt waar hij opgehaald werd. Daar zouden de werkgevers verandering in willen brengen.*

Volgens Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) is dat een conditio sine qua non voor de uitbouw van een duurzaam autodeelnet. Cambio lijkt echter niet gewonnen voor het voorstel en zegt dat het geen gunstige invloed zou hebben op de verkeersdrukte in de stad.

De auto neemt een serieuze hap uit het gezinsbudget en in de huidige economische conjunctuur is het niet ondenkbaar dat gezinnen hun tweede of zelfs hun eerste auto van de hand moeten doen. Bovendien zorgt het autogebruik voor gezondheids-, milieu- en verkeersproblemen in grote steden. Dat geldt zeker voor Brussel, een van de meest gestremde steden van Europa.

Dankzij een autodeelsysteem kunnen we het individuele autobezit en het aantal openbare

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "le développement et l'évaluation générale du carsharing en système 'ouvert'".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Récemment, les patrons bruxellois ont fait connaître par la presse leur souhait d'ouvrir le carsharing. Actuellement, le système de voitures partagées fonctionne en circuit fermé, puisque la voiture est liée à un emplacement de stationnement fixe, obligeant l'utilisateur à systématiquement ramener la voiture à son point de départ. Ils désireraient donc, à l'image du système Villo, permettre à l'utilisateur de déposer le véhicule dans une autre station.

Selon, BECI (la Chambre de commerce et union des entreprises de Bruxelles), c'est indispensable pour la viabilité et le développement du réseau de voitures partagées. De son côté, Cambio aurait réagi défavorablement à cette proposition, argumentant que l'ouverture du circuit n'aurait aucun effet positif sur la congestion automobile dans la capitale.

La voiture pèse dans le budget des familles, tant à l'acquisition qu'à l'utilisation. La perspective de devoir se séparer du premier et/ou du second véhicule n'est pas exclue vu la conjoncture économique. Par ailleurs, comme nous ne nous privons pas de le marteler, l'usage de la voiture

parkeerplaatsen terugdringen. Het biedt kansen voor bedrijven uit de sector en kan ook een mentaliteitswijziging teweegbrengen.

Het de gebruikers mogelijk maken om hun deelauto achter te laten in het station van hun keuze, sluit aan bij de stimuli die tot multimodaliteit moeten leiden. Volgens mij zou dat ook positieve gevolgen hebben voor de verkeersdrukte. Ik denk bijvoorbeeld aan mensen die kinderen naar school brengen en daarna terugkeren met het openbaar vervoer of de fiets.

Om het systeem aantrekkelijker te maken, moeten we bekijken hoe Cambio en Zen Car flexibeler en praktischer kunnen werken. Dat is geen overbodige luxe, als je weet dat Cambio in 2013 slechts 148.440 euro winst boekte. Trouwens, kunt u zeggen hoe het met de cijfers van 2014 zit?

Wat vindt u van het opengooien van het autodeelnetwerk? Wordt dat bestudeerd? Hoe komt het dat autodelen zo'n succes is in Parijs?

U hebt besloten de kredieten voor de Brussel'Air-premie op te trekken en het systeem te laten evalueren. Is de evaluatie al gebeurd of komt ze er binnenkort aan?

pose des problèmes en matière de santé publique, d'environnement et de congestion dans les grandes villes, et singulièrement à Bruxelles, l'une des capitales les plus embouteillées d'Europe.

Face à ce constat, le développement du système de voitures partagées revêt un objectif primordial évident. Ce dispositif permet de diminuer le taux de possession de voitures individuelles et de places de stationnement dans l'espace public. Son développement constitue une opportunité pour les sociétés du secteur mais aussi pour favoriser, chez les Bruxellois, un changement de mentalité en vue d'une utilisation plus rationnelle et réfléchie de la voiture et surtout pour les amener à opter pour un autre mode de transport.

Permettre aux usagers des voitures partagées de laisser les véhicules dans n'importe quelle station, c'est simplement s'inscrire dans la continuité des mesures d'encouragement visant la multimodalité, que nous tentons d'intégrer dans les habitudes urbaines. Ouvrir le système, aurait, il me semble, des effets bénéfiques sur la congestion. Je pense, par exemple, à des particuliers qui pourraient en faire usage occasionnellement pour accompagner un enfant à l'école, une personne âgée chez elle ou encore pour transporter des objets encombrants sur un seul trajet et effectuer le chemin du retour en transports en commun ou à vélo. Dans ces cas de figure très courants, l'utilisation de la voiture serait encore réduite de moitié.

Afin de stimuler l'attractivité du service, il serait peut-être intéressant de se pencher sur un fonctionnement plus flexible et pratique de Cambio et de Zen Car, les deux opérateurs bruxellois, d'autant plus que les marges bénéficiaires de Cambio ne sont pas extraordinaires avec 148.440 euros à Bruxelles en 2013, selon les chiffres publiés par la Banque nationale. Ces moyens sont entièrement réaffectés au déploiement du système. À ce propos, Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer les bénéfices enregistrés en 2014 ?

Je souhaiterais également savoir comment vous accueillez l'idée d'une ouverture des réseaux de voitures partagées, en tenant évidemment compte des spécificités des deux opérateurs. Avez-vous lancé une étude à ce sujet ? Disposez-vous d'une étude qui expliquerait le succès du carsharing dans d'autres grandes villes, Paris notamment, par

rapport à Bruxelles ?

Enfin, concernant les moyens mis en œuvre pour encourager le carsharing, vous aviez décidé d'augmenter le crédit de la prime Bruxell'Air, tout en projetant une évaluation de cette politique. Avez-vous procédé à cette évaluation ou allez-vous le faire ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Een autodeelsysteem naar het voorbeeld van Villo lijkt misschien erg verleidelijk, maar we moeten toch goed nagaan of we er onze mobiliteitsdoelstellingen mee bereiken.*

Ik denk dat Cambio er wonderwel in geslaagd is om het individuele autobezit terug te dringen. Het tweede doel was natuurlijk het autogebruik te verminderen. Zoals te vrezen viel, is dat laatste niet gelukt. Integendeel, nu wordt de auto ook gebruikt door mensen die daarvoor hetzelfde traject met het openbaar vervoer aflegden.

We mogen niet overhaast te werk gaan en moeten eerst bekijken wat de impact van het nieuwe systeem zou zijn.

Beschikt u over gegevens die aanleiding zouden kunnen geven tot de uitbreiding van het autodeelsysteem? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat Zen Car of Cambio in alle wijken beschikbaar is? De rentabiliteit mag geen doorslaggevende factor zijn, want anders zullen bepaalde stadsdelen met veel kapitaalkrachtige automobilisten, zoals de Europese wijk, over meer dan voldoende deelauto's beschikken en andere over eenkele.

Op basis van ervaringen in het buitenland, denk ik dat we een volledige open autodeelsysteem beter kunnen vergeten.

Op welke studies baseert u zich voor de uitbreiding die u plant?

Discussion

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- En matière de mobilité, nous savons qu'il convient toujours de se méfier des évidences. L'idée de pouvoir, à l'instar de Villo, avoir recours à des voitures partagées et les déposer après utilisation là où bon nous semble, pourrait séduire par la flexibilité qu'elle confère.

Cela étant, il nous faut malheureusement y réfléchir à deux fois au préalable, notamment en termes d'objectifs. Ainsi, je pense à Cambio qui a réussi assez brillamment à réduire le taux de possession de voitures individuelles par ménage ou, du moins, à permettre aux ménages de s'en passer.

Le second objectif est bien évidemment de diminuer l'utilisation de ces véhicules. De nombreuses tentatives similaires ont eu lieu à l'étranger. Je pense au fameux exemple d'Autolib' lancé par Bouygues à Paris, en collaboration avec la mairie.

Comme on pourrait s'y attendre, l'effet ne fut pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou de la congestion, mais plutôt un recours accru à la voiture pour certains trajets et par des gens qui utilisent habituellement les transports publics.

Comme en toute matière, la précipitation est néfaste. Quelle que soit la direction qu'il nous faut prendre, prenons le temps d'évaluer les impacts de cette mesure au-delà des envies ou des facilités que pareil système semble offrir.

Ainsi, j'aimerais d'une part vous entendre au sujet des données qui servent de base à l'éventuel élargissement du système de voitures partagées. D'autre part, nous en avons déjà discuté sous la

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *De MR-fractie staat achter een aanpassing van het autodeelsysteem. In de vakliteratuur is sprake van vier verschillende modellen voor autodelen. Om te beginnen zijn er:*

- het systeem dat momenteel in het Brussels Gewest wordt toegepast, waarbij de gebruiker de auto moet terugbrengen naar de plaats waar hij hem ophaalde. Dat laatste vormt een rem op de kwaliteit van het systeem;

- het PEP-model (peer-to-peer) waarbij particulieren hun eigen auto tegen een vergoeding aan andere particulieren uitlenen. Ook dat bestaat al in het Brussels Gewest via platformen als Autopia en CarAmigo.

De MR diende op 25 januari twee voorstellen van resolutie in over twee modellen die in België niet bestaan:

- het 'one way'-model, waarbij de gebruiker met of zonder reservering een auto kan gebruiken en vrij is te kiezen aan welke standplaats hij het voertuig na gebruik weer achterlaat;

- het model waarbij de deelauto's volledig vrij kunnen worden gebruikt. Ze worden via een gps

législature précédente au sujet de Zen Car ou de Cambio, comment assurer des critères d'accessibilité à tous et donc une couverture identique pour chaque quartier ?

Pour ce faire, il convient d'omettre l'impératif de rentabilité afin de ne pas nous retrouver dans une situation où des quartiers seraient très bien équipés en termes de voitures partagées - en raison par exemple de la proximité du Parlement européen et donc d'une clientèle à haut niveau de revenus -, et d'autres délaissés.

À mes yeux, le pire serait donc de nous lancer dans la mise en œuvre d'une fausse bonne idée. Or, sur la base de ce que nous connaissons des expériences étrangères, je pourrais être amenée à disqualifier un service de voitures en total libre-service.

Sur quelles études vous basez-vous pour envisager pareil élargissement ?

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

M. Vincent De Wolf (MR).- À propos du carsharing et à la suite d'une série d'arguments que nous avons présentés le 25 janvier, le groupe MR a déposé, le lendemain, deux textes de résolution au moment même où M. Doyen déposait l'interpellation qu'il vient de faire.

Je demande au président d'ajouter ces deux résolutions à l'ordre du jour d'une prochaine réunion de notre commission afin d'en débattre puisqu'il s'agit d'un texte parlementaire déposé dans les règles.

Le groupe MR soutient une modification du système du carsharing puisque quatre modèles de carsharing sont identifiés par la littérature qui fait autorité :

- le modèle aller-retour, ou modèle en boucle, que l'on connaît dans notre Région. Ce modèle oblige l'utilisateur à retourner au point de départ le véhicule emprunté. Cela nous paraît être un frein considérable à la qualité du système puisqu'il suffit de s'imaginer qu'une telle contrainte appliquée aux Villo diminuerait le succès des vélos partagés ;

- le modèle PEP, pour "prêt entre personnes", qui permet à des particuliers de mettre à disposition leur véhicule à d'autres particuliers contre

opgezocht en kunnen overal binnen een bepaalde zone worden achtergelaten.

Een open systeem heeft drie grote voordelen. Ten eerste laat het toe de vraag te stimuleren en zo tot de vooropgestelde 25.000 gebruikers te komen. Momenteel zouden dat er 13.000 zijn. Je kan de deelauto overal achterlaten en dat vergemakkelijkt de overstap op andere vervoersmodi.

Ten tweede draagt een open systeem bij aan een verhoogde kwaliteit van de openbare ruimte. Voertuigen staan immers 95% van de tijd stil en nemen daarbij veel openbare ruimte in. Dat maakt parkeren moeilijker, waardoor mensen minder mobiel worden.

Brussel heeft momenteel 750.000 parkeerplaatsen, waarvan 64% op de weg en in woningen. Die laatste zijn volledig ingenomen.

Autodelen kan helpen bij het afbouwen van het aantal auto's dat op de weg geparkeerd staat. Uit studies blijkt dat een deelauto in een open systeem drie auto's van particulieren kan vervangen. De druk op het milieu zou dus aanzienlijk afnemen.

Ten derde kan een open systeem helpen om de koopkracht van de gezinnen op te krikken. De kosten liggen immers aanzienlijk lager dan wanneer je zelf de belasting op de inverkeerstelling, de verzekering en alle andere kosten moet betalen voor een auto die je slechts weinig gebruikt. Volgens studies betaal je voor je auto gemiddeld 3.028 euro per jaar. Dat bedrag zouden we met de helft of een derde kunnen verminderen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet volgens artikel 4 van het besluit van 21 maart 2013 elk gemotoriseerd deelvoertuig een parkeerplaats op een vaste standplaats hebben. De gebruiker haalt daar het door hem gereserveerde voertuig op en brengt het er na gebruik weer naartoe.

Dat artikel wil de MR aanpassen, want het verhindert de invoering van een open model voor autodelen.

Via de pers vernamen we dat er tegen 2016 een wereldwijd actief bedrijf naar Brussel komt dat deelauto's in volledig vrij gebruik aanbiedt. Kunt u dat bevestigen? Werd daarover al overlegd? Komt

rémunération. Cela existe déjà dans notre Région au travers de plates-formes telles qu'Autopia ou CarAmigo.

Les deux propositions de résolution que nous avons déposées font respectivement référence aux deux modèles suivants de carsharing ouvert qui n'existent pas en Belgique :

- le modèle "one way", dénommé également modèle "en trace directe", permet aux usagers de choisir un véhicule partagé avec ou sans réservation. L'usager est libre de choisir la station dans laquelle il va remettre son véhicule après chaque utilisation ;

- le modèle de carsharing en libre-service intégral se caractérise, lui, par une disponibilité de véhicules disposés à n'importe quel endroit dans un territoire donné. C'est la navigation via un GPS qui permet de localiser le véhicule et de pouvoir ainsi l'utiliser où qu'il soit.

D'après nous, le système international montre trois avantages majeurs et j'ai cru comprendre que M. Doyen partageait grandement notre opinion à ce sujet. Ces trois avantages sont :

1. stimuler la demande : atteindre le seuil prévu de 25.000 utilisateurs. Le plan Iris 2 et l'arrêté du 21 mars 2013 projettent d'atteindre le seuil de 25.000 utilisateurs de carsharing, soit 2% de la population bruxelloise. Zen Car et Cambio disposeraient actuellement de 13.000 clients. Je demande la confirmation de ces données... Il faudrait donc une progression de 92% en cinq ans ! À cette fin, il nous semble que les modèles ouverts permettraient une complémentarité renforcée avec les autres modèles de transport. Mme Delforge ne partage pas cette idée, mais c'est l'intérêt du débat. Dans une chaîne de déplacements successifs, elle permet d'utiliser l'autopartage pour un trajet sans se soucier de stationner son véhicule à son point de départ.

2. Améliorer la qualité des espaces publics : un véhicule est immobilisé 95% du temps de son existence, ce qui donne beaucoup de véhicules inutilisés et beaucoup d'espaces publics occupés. Cela complique la recherche d'un emplacement de parking et diminue la mobilité.

Bruxelles compterait 750.000 places de

er een nieuwe reglementering om een uitgebreider aanbod van deelauto's mogelijk te maken?

Is het de bedoeling dat er een 'one way'-systeem komt en daarnaast eventueel een systeem waarbij deelauto's volledig vrij kunnen worden gebruikt?

Hebt u al bestudeerd hoe die dienst binnen het Brussels Gewest ontplooid kan worden en of hij een aanvulling kan vormen op het bestaande aanbod van deelauto's? Is er een kalender? Hebt u contact opgenomen met andere privé-aanbieders van een dergelijke dienst?

stationnement dont 64% d'emplacement se situent en voiries et en parkings de logements. Ces dernières sont saturées.

On sait que le système de voitures partagées permettrait de réduire le nombre de voitures présentes en voirie. Les modèles ouverts en tant qu'offre complémentaire stimulent cette tendance.

D'après les études, un véhicule partagé de ce type de configuration permettrait de remplacer jusqu'à trois voitures particulières. Cela implique une réduction considérable de la pression environnementale.

3. Augmenter le pouvoir d'achat des ménages. En effet, le coût pour les utilisateurs de ce système est bien moindre que si vous payez votre taxe d'immatriculation, l'assurance et l'ensemble des frais fixes liés à un véhicule que vous utilisez finalement très peu !

D'après les études que nous avons consultées, le poste budgétaire représente environ 3.028 euros par an en moyenne. Nous pourrions ainsi réduire ce coût de moitié, voire du tiers.

En Région de Bruxelles-Capitale, l'article 4 paragraphe 4 de l'arrêté du 21 mars 2013 qui fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules moteur partagés, prévoit que "chaque véhicule à moteur partagé dispose d'une place de stationnement à une station fixe. L'usager va y chercher le véhicule qu'il a réservé, va l'y remettre au terme de l'utilisation".

C'est cet article que nous voulons voir modifié car il empêche aujourd'hui l'application des deux modèles que je vous ai résumés.

Pour conclure, la presse nous apprenait l'arrivée probable d'une société de voitures partagées mondialement connue en Région bruxelloise et ce, d'ici 2016. Cette société propose un service de libre partage intégral tel qu'implanté ou à planter dans 30 grandes villes du monde.

Pouvez-vous confirmer l'arrivée de cette société en 2016 ? Avez-vous eu des contacts à ce sujet ? Pouvez-vous confirmer le dépôt d'un nouveau projet législatif ou de règlement, afin de bénéficier d'une extension de l'offre de voitures partagées ?

Pouvez-vous détailler votre réponse en m'indiquant s'il est retenu d'intégrer le modèle en trace directe d'une part, et/ou en libre-service intégral d'autre part ?

Avez-vous déjà étudié le déploiement, sur notre territoire, de ce service, ainsi que sa complémentarité avec l'offre de voitures partagées existante ? Quel serait le calendrier retenu ? Avez-vous des contacts avec d'autres opérateurs privés offrant le même service ?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Bij dit soort discussies gaat het niet om een persoonlijke of intuïtieve voorkeur voor een systeem, maar om de cijfers. Mobiliteitsmaatregelen moeten onder meer de autodruk verlagen en op die manier het gewest aantrekkelijker maken. De autodruk ligt in Brussel immers veel te hoog en is dus schadelijk voor zowel de inwoners als de bedrijven.

We moeten de vraag inderdaad stimuleren en de openbare ruimte beter aankleden, maar alleen als daardoor ook de autodruk afneemt. De vergelijking met Villo gaat niet helemaal op. Een fiets gebruik je namelijk op een heel andere manier dan een auto: korte verplaatsingen met de fiets zijn niet schadelijk voor de stad, het leefmilieu of de verkeersdruk.

Korte verplaatsingen met de auto daarentegen zijn dat wel en we moeten ze dan ook proberen te vermijden. Uit tellingen van een aantal jaar geleden blijkt dat bijna 25% van de verplaatsingen in Brussel korter was dan een kilometer, al is die situatie inmiddels hopelijk verbeterd. De invoering van het nieuwe systeem mag er dan ook niet toe leiden dat het gebruik van de wagen voor korte afstanden weer wordt gepromoot. Uit ervaringen in het buitenland blijkt immers dat het open systeem van carsharing het gebruik van de wagen voor korte afstanden aanmoedigt.

Als we de vraag willen stimuleren en meer mensen hun auto willen laten delen, moet het daarbij gaan om de verplaatsing van het eigen autogebruik naar het gedeelde gebruik. Als je je eigen auto aan de kant zet of verkoopt en een auto deelt, is dat een goede zaak. Als echter blijkt dat gebruikers van het openbaar vervoer of fietsers op de wagen

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Les mesures de mobilité doivent contribuer à réduire la pression automobile, bien trop élevée à Bruxelles.*

Nous devons stimuler la demande et mieux équiper l'espace public, mais uniquement s'il en résulte une diminution de la pression automobile. La comparaison avec Villo ne tient pas la route. En effet, de courts déplacements en vélo ne nuisent pas à la ville, à l'environnement ou à la pression automobile.

C'est le cas par contre des courts déplacements en voiture, que nous devons essayer d'éviter. Il y a quelques années, des comptages nous apprenaient que près de 25% des déplacements effectués à Bruxelles étaient inférieurs à un kilomètre. L'introduction du système ouvert de carsharing reviendrait à promouvoir l'utilisation de la voiture pour de courtes distances, comme nous l'indiquent les expériences menées à l'étranger. S'il s'avère que les usagers des transports en commun ou les cyclistes utilisent désormais la voiture, la situation ne fera qu'empirer.

Dans le système de carsharing mis en place par le précédent gouvernement, nous avons imposé l'obligation d'un emplacement fixe et chaque prestataire doit être actif dans toute la Région.

Dans un système ouvert, cette obligation est difficile à imposer. Si les usagers peuvent laisser la voiture où ils le souhaitent, nous nous retrouverons avec des emplacements très fréquentés, au détriment des lieux plus éloignés, où les riverains ne pourront dès lors pas se passer de leur voiture.

Le carsharing n'offre donc pas une solution

overschakelen, dan wordt de situatie alleen maar erger.

In het carsharingsysteem dat de vorige regering heeft ingevoerd, legden we de verplichting van een vaste staanplaats op. Elke aanbieder van dat systeem moet in het hele gewest actief zijn.

Die verplichting hebben we opgelegd, omdat er uiteraard vooral vraag was naar de interessantste plekken voor carsharing. In de rest van het Brussels Gewest waren de aanbieders niet geïnteresseerd. Dat kan natuurlijk niet. Wie een oplossing wil voor alle inwoners van Brussel, moet in het hele gewest een aanbod hebben.

In een open systeem is het moeilijk om deze verplichting op te leggen. Als gebruikers de auto mogen achterlaten waar ze willen, staan er vooral op drukbezochte plaatsen auto's. Op wat afgelegener plekken staan er dan helemaal geen, zodat de omwonenden daar toch nog een eigen auto nodig hebben.

Carsharing vormt dus geen afdoend antwoord op de vragen waarmee het Brussels Gewest geconfronteerd wordt.

Zijn er studies waarin Brussel met andere steden wordt vergeleken? Wat leren die ons over het aantal kilometers dat met carsharing binnen een open systeem wordt afgelegd en over de korte afstanden waarvoor ze worden gebruikt? Zijn er wat die korte afstanden betreft verschillen met het klassieke systeem? Welke stappen wil de regering nog zetten? Het is de bedoeling dat de autodruk tegen 2018 met 20% afneemt. Hoe wil de regering deze doelstelling verwezenlijken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In de gewestelijke beleidsverklaring staat dat de verschillende mogelijkheden inzake autodelen kunnen worden onderzocht.*

95% van de tijd staan auto's inderdaad stil en nemen ze de openbare ruimte in. Het is vreemd dat mensen zoveel geld uitgeven voor een voertuig dat ze weinig gebruiken. Dat schaadt ook de sfeer in de stad. Daarom ben ik een grote voorstander van autodelen.

efficace aux problèmes de la Région bruxelloise.

Existe-t-il des études comparant Bruxelles avec d'autres villes ? Que nous apprennent-elles sur le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre d'un système ouvert de carsharing et sur les courtes distances pour lesquelles il est utilisé ? Concernant ces courtes distances, observe-t-on des différences par rapport au système classique ? Quelles étapes le gouvernement veut-il encore entreprendre ?

L'objectif est de réduire de 20% la pression automobile à l'horizon 2018. Comment le gouvernement entend-il réaliser cet objectif ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La déclaration de politique régionale comporte un article à propos du carsharing qui évoque l'étude des différents types existants. La présence du système ouvert de carsharing dans la déclaration montre déjà que notre opinion y est favorable.

M. De Wolf a raison de rappeler que les voitures sont immobiles dans 95% des cas, envahissant l'espace public et le privatisant d'une certaine manière. C'est une bizarrerie économique de

De vier categorieën autodelen werden al uitgelegd. Naast het delen van een wagen door particulieren, is er het Cambio-systeem met vaste standplaatsen, het 'one way'-model en het 'free floating'-model.

Mijnheer De Lille, het Parijse bedrijf Autolib' wil ook de zones dekken met weinig openbaar vervoer. Hoewel het Brussels Gewest veel investeert in openbaar vervoer, zal het onmogelijk zijn het volledige grondgebied te dekken. Ik heb naast de verantwoordelijken van Autolib' ook mensen van Zen Car en Car2go ontmoet. Dat laatste bedrijf beheert 'free floating'-systemen.

Ik ben een voorstander van de verdere ontwikkeling van autodelen en bereid momenteel een regeringsnota voor over de nodige aanpassingen van de regelgeving. Er komt ook een vergelijkende studie tussen verschillende steden, die cijfergegevens zal bevatten over de gebruikte formules.

Wij hebben Autolib' informatie verstrekkt om uit te zoeken in welke omstandigheden het systeem ook in Brussel zou kunnen worden ingevoerd.

Het positieve is dat een gedeeld voertuig drie privévoertuigen vervangt en twee parkeerplaatsen vrijmaakt in de openbare ruimte. Als iedereen in de stad het systeem zou toepassen, zouden er veel minder auto's zijn en meer openbare ruimte. Er is een mentaliteitswijziging nodig opdat mensen zich enkel gemotoriseerd verplaatsen als dat echt nodig is. Het is echter een utopie te denken dat stappen, fietsen en openbaar vervoer voor iedereen volstaan.

Naast de nota en de aanpassing van de regelgeving die ik voorbereid, heb ik de negentien schepenen van Mobiliteit over twee weken op mijn kabinet uitgenodigd. Wij zullen de uitbreiding van het autodeelsysteem bespreken alvorens ik het dossier aan de regering voorleg.

(verder in het Nederlands)

Ik wil ten laatste binnen enkele weken aan de regering een aanpassing voorstellen en een breder kader voor carsharing uitleggen. Dit is een uitgangspunt van ons regeerakkoord en ik ben blij dat nu ook anderen dit steunen.

(verder in het Frans)

constater que les gens dépensent beaucoup d'argent pour un véhicule qu'ils utilisent très peu et cela nuit à l'ambiance générale de la ville. C'est pourquoi je suis favorable au carsharing de manière très large.

Plusieurs d'entre vous ont expliqué les quatre catégories de carsharing qui vont au-delà du partage de la voiture individuelle pour lequel des applications existent par ailleurs.

Il existe les Cambio d'une station vers une autre, le modèle "one way" et le modèle "free floating" qui s'ajoutent au modèle Cambio que nous connaissons.

J'ai rencontré les responsables parisiens d'Autolib' pour analyser leur projet et leur philosophie. Contrairement à ce qu'affirme M. De Lille, Autolib' vise également à couvrir les zones parisiennes où l'offre de transports en commun est faible ou dont la fréquence de passage est peu élevée. Bruxelles est une des rares régions de Belgique à investir dans les transports en commun, mais même avec le rythme d'investissement actuel, il est impossible de couvrir intégralement le territoire régional. C'est aussi le cas à Paris qui, malgré un réseau de métro bien plus déployé qu'à Bruxelles, développe Autolib' pour couvrir les zones périphériques de la cité avec une offre de déplacements motorisés.

J'ai rencontré les responsables d'Autolib', ceux de Zen Car et ceux de Car2go, un système proposé par une firme automobile qui organise un service de free floating dans une trentaine de villes d'Europe.

Je me suis publiquement exprimé en faveur du développement du carsharing et nous sommes en train de préparer une note pour le gouvernement afin de lister les adaptations à apporter à la réglementation et de présenter une étude comparative entre plusieurs villes qui livrent les chiffres de fréquentation des différentes formules.

Parallèlement, nous avons fourni les informations nécessaires à Autolib' pour envisager dans quelles conditions le système pourrait s'installer à Bruxelles. Ces contacts sont en cours. Nous ne voulons pas perdre de temps.

Il est facile de souligner le côté négatif de toute chose. Le positif ici, c'est qu'une voiture partagée élimine trois voitures privées et libère deux places de stationnement dans l'espace public. Si tout le

Het is mogelijk om de aanwezigheid van auto's in Brussel te doen dalen. Aangezien we vaststellen dat deelauto's vooral voor korte afstanden gebruikt worden, moeten er voor de korte afstanden misschien hogere tarieven komen.

Bijna iedereen blijkt er voorstander van om de Brussel'Air-premie stop te zetten en om de middelen voor iets anders te gebruiken. Ik zal dat onderzoeken, samen met mevrouw Fremault. Ik heb de premie destijsd immers samen met de minister van Leefmilieu ingevoerd.

monde en ville adhérait à un système de voitures partagées, il y aurait beaucoup moins de voitures dans la ville et beaucoup plus d'espace public, dans le cadre d'un changement de mentalités où les gens ne se déplaceraient de façon motorisée que lorsque c'est nécessaire. Je suis en faveur du vélo et de la marche, mais il est utopique de penser que la marche, le vélo et les transports en commun peuvent être suffisants pour tous.

Bruxelles doit être une ville avant-gardiste et développer son système de voitures partagées. Je prépare une note pour le gouvernement qui va dans ce sens-là, avec une adaptation de la réglementation. Nous verrons s'il faudra dépasser l'article. J'ai donc invité les échevins de la Mobilité des dix-neuf communes à mon cabinet, dans deux semaines. Nous discuterons entre autres de ce projet, avant que je le propose au gouvernement.

(poursuivant en néerlandais)

Enfin, je soumettrai dans quelques semaines au gouvernement un cadre élargi pour le carsharing, comme prévu par notre accord de gouvernement.

(poursuivant en français)

Il est possible de diminuer la présence des voitures à Bruxelles. Il faudra limiter les risques : si nous constatons que ces voitures sont utilisées pour de courts déplacements, il faudra peut-être modifier la tarification en pénalisant ces derniers.

Nous n'en sommes pas encore là. Actuellement, je prépare le cadre et vais le présenter au gouvernement. Nous sommes favorables à cette évolution et les sociétés sont au courant de notre opinion.

Concernant la prime Bruxell'Air, j'ai pu constater que presque tout le monde ici est d'accord pour supprimer cette prime et réorienter ce budget. Je dois examiner le dossier avec ma collègue Céline Fremault, car cette prime avait été instituée par la ministre de l'environnement de l'époque et moi-même.

Tout ce qui a été engagé sera honoré. Mais pour ce qui est de l'avenir, nous allons prendre une décision dont les modalités seront soumises au gouvernement.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *Uw antwoorden zijn bemoedigend, maar de oplossing die u voorstelt, moet gecombineerd worden met andere oplossingen. Autodelen op zich zal de files in Brussel niet doen verdwijnen. De uitbouw van het openbaar vervoer en het GEN zijn in die context nog veel belangrijker.*

Autodelen betekent een culturele revolutie in een land waar mensen aan het bezit van een auto een zekere status ontlenen. Het is echter geen wondermiddel. In het openbaar vervoer moet de overheid het meest investeren.

- 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 transit- of
ontradingsparkings".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In de beleidsverklaring van de Brusselse regering staat dat uitvoering moet worden gegeven aan een akkoord met het Vlaams en Waals Gewest om te voorzien in minstens 20.000 plaatsen op ontradingsparkings buiten de Ring en die bereikbaar te maken met het openbaar vervoer. Helaas vind ik die ambitie niet terug in het regeerakkoord van de Vlaamse regering. We zijn

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Ces réponses sont encourageantes. Nous sommes clairement dans une dynamique, cela ne peut être que positif.

Toutefois, cette solution doit être combinée avec d'autres. Le carsharing à lui seul ne va pas résoudre le problème des embouteillages bruxellois, mais c'est une approche qui doit être associée à d'autres. L'essentiel est de continuer à développer l'offre de transports publics et le RER.

Le carsharing est certes une révolution culturelle dans un pays où posséder une voiture est le signe d'un certain statut, qui est d'ailleurs bien encouragé par la politique en matière de voitures de société, que nous sommes de plus en plus nombreux à dénoncer dans ce pays. Ce statut est mis à mal par l'idée de partager et de ne plus avoir "sa" voiture.

Ce n'est toutefois pas la panacée, qui reste le transport public. La puissance publique doit investir massivement dans les transports au bénéfice de l'ensemble des citoyens et des gens qui viennent travailler chez nous.

- 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 "les parkings de transit ou de
dissuasion".**

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Dans la déclaration de politique du gouvernement bruxellois figure qu'il faut réaliser un accord avec les Régions wallonne et flamande afin d'aménager au moins 20.000 places dans des parkings de dissuasion à l'extérieur du ring de Bruxelles et de les rendre accessibles en transports publics. Malheureusement, cet objectif ne se retrouve pas dans l'accord de gouvernement flamand. Nous*

ervan overtuigd dat dergelijke parkings buiten de grenzen van het gewest een grote rol kunnen spelen in de aanpak van de files in de stad. Als men het autoverkeer wil terugdringen, dan moet men vermijden dat auto's de stad inrijden.

Daarnaast wil de Brusselse regering 10.000 parkeerplaatsen creëren binnen de grenzen van het gewest. Dat heeft ze volledig zelf in de hand. Voor de realisatie van de andere 20.000 plaatsen is ze afhankelijk van de andere gewesten.

We hebben over dit onderwerp ongeveer vijf maanden geleden gesproken in deze commissie naar aanleiding van een vraag van de heer Kompany. Zowel de ontradingsparkings binnen als buiten de grenzen van het gewest kwamen ter sprake. De minister liet weten dat hij zou nagaan waar de 10.000 plaatsen in het gewest kunnen komen en hoe ze gefinancierd kunnen worden. Wat de 20.000 plaatsen buiten het gewest betreft, liet hij weten dat hij enkele weken voordien de kwestie besproken had met de Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken, Ben Weyts.

Het complexe dossier van die parkings sleept al heel lang aan. Het zou bijzonder jammer zijn om in de komende legislatuur geen werk te maken van de uitvoering ervan. Hebt u al een meer gedetailleerd zicht op waar de 10.000 plaatsen in het gewest kunnen komen? Wat is de timing? Het gaat om gigantische bouwplaatsen die heel veel plaats zullen innemen en veel tijd zullen kosten om te realiseren. Misschien is het te vroeg om concrete antwoorden te geven.

Ik vind het wel interessant om te weten of u bijvoorbeeld een aantal criteria vastlegt voor de wijken waarin die parkings moeten komen, of u een aantal wijken probeert te selecteren en hoe u te werk gaat bij het zoeken van plaatsen voor die parkings. Ik veronderstel dat uw aandacht in het bijzonder gaat naar een aantal trein- en metrostations. Als u geen concrete plaatsen in het achterhoofd heeft, is mijn vraag welke criteria u zult hanteren om die plaatsen te vinden. Binnen welk kader onderzoekt u waar de parkings kunnen komen?

Ten tweede is er de vraag naar overstapparkings buiten de grenzen van het gewest. Welk resultaat heeft het overleg met uw Vlaamse collega gehad? Ondertussen is dit vijf maanden geleden. Hebt u

sommes convaincus que l'aménagement de parkings en dehors des limites de la Région peut contribuer de manière décisive à la diminution des embouteillages en ville.

En outre, le gouvernement bruxellois veut créer 10.000 places de parking sur le territoire de la Région. Et pour les réaliser, à la différence des 20.000 autres places, il ne dépend pas des autres Régions.

Il y a environ cinq mois dans cette commission, à l'occasion d'une question de M. Kompany, le ministre nous avait fait savoir qu'il examinerait où les 10.000 places de stationnement pourraient être aménagées et comment elles pourraient être financées.

Le dossier complexe de ces parkings traîne depuis très longtemps et il serait positif que leur réalisation avance au cours de cette législature.

Avez-vous une idée plus précise de la localisation des 10.000 places de stationnement dans la Région ? Quel est le calendrier de leur aménagement ? Comment cherchez-vous les emplacements de ces parkings ? Avez-vous déterminé des critères pour sélectionner les quartiers où les aménager ?

En ce qui concerne les 20.000 places de stationnement en dehors de la Région, quels ont été les résultats de votre rencontre d'il y a cinq mois avec le ministre flamand en charge de la mobilité et des travaux publics ? Avez-vous uni vos efforts pour envisager la réalisation de plusieurs parkings de dissuasion en dehors de la Région ?

Je voudrais avoir une idée concrète de la méthode de travail que vous suivez pour aménager ces 10.000 emplacements de parking de transit. C'est un projet ambitieux et difficile à réaliser. Il serait positif que ces parkings soient réalisés au cours cette législature, voire au cours de la suivante, mais alors en fonction des projets approuvés par le gouvernement au cours de cette législature.

beiden inspanningen gedaan om samen een aantal overstapparkings buiten de grenzen van het gewest te plannen?

In eerste instantie wil ik dus een concreter zicht krijgen op de werkwijze die u volgt om die 10.000 transitparkings aan te leggen. Dit is een erg ambitieus en moeilijk te realiseren plan. Ik denk dat het goed zou zijn dat de parkings in deze of in de volgende legislatuur er komen, maar dan volgens plannen die in deze legislatuur al door de regering werden goedgekeurd.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) (in het Frans).- *Het sluiten van samenwerkingsakkoorden voor de aanleg van voldoende parkeerplaatsen buiten de Ring is een belangrijke uitdaging voor deze regeerperiode.*

We moeten een oplossing bieden voor de files die de economische dynamiek van het hele land in het gedrang brengen. Daarom is het inderdaad belangrijk dat het Vlaams Gewest betrokken wordt bij dit dossier, want de Vlaamse burgers en bedrijven hebben zwaar te lijden onder de verkeerschaos op de Ring en de invalswegen naar de hoofdstad.

Voor de PS staat het als een paal boven water dat het openbaar vervoer, in het bijzonder het GEN, een uitweg biedt voor de oververzadiging van het wegennet. Het spreekt dan ook voor zich dat de uitbreiding van het aantal overstapparkings een belangrijke schakel is in het streven naar optimale intermodaliteit.

Wel moet de aanleg van parkeerplaatsen op het gewestelijke grondgebied vooral afgestemd worden op de ruimtelijke ordening en gewestelijke infrastructuur, zoals nieuwe woonbuurten, de economische ontwikkeling of een betere intermodaliteit. Het gewest beschikt immers over te weinig gronden om het gebrek aan initiatief van de buurgewesten op te vangen.

Tijdens de plenaire vergadering van 28 november 2014 ging het naar aanleiding van de oprichting

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- Comme l'a rappelé M. Delva, la conclusion d'accords de coopération en vue de la création d'une offre suffisante de parking à l'extérieur du ring est un enjeu majeur de cette législature. C'est un débat récurrent sur lequel on reviendra régulièrement au sein de cette commission.

L'enjeu dépasse la grosse congestion automobile de la capitale qui freine l'ensemble du dynamisme économique du pays. À ce titre, mon collègue a raison de souligner l'importance de l'implication de la Région flamande dans ce dossier car le citoyen et les entreprises de Flandre subissent de plein fouet les impacts négatifs de la congestion du ring et des axes de pénétration de la capitale.

La question du réseau express régional (RER) est régulièrement évoquée au sein de cette commission et, pour le groupe PS, il est certain que seuls les transports en commun, et le RER en particulier, constitueront une issue à la congestion des infrastructures routières.

L'augmentation de l'offre de parkings de transit ou de dissuasion en tant que maillon complémentaire en vue d'assurer une intermodalité optimale est donc une évidence.

Cependant, l'aménagement de places de parking sur le territoire régional doit avant tout coïncider avec les projets d'aménagement du territoire et des infrastructures régionales telles que les nouveaux quartiers d'habitation, le développement de zones

van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel over samenwerking op het vlak van mobiliteit in en rond Brussel. Bij die gelegenheid onderstreepten we het belang van gezond, evenwichtig en voortdurend overleg.

De mobiliteitsdossiers overstijgen de strikt gewestelijke logica en zijn ruimer dan alleen de parkeerplaatsen waarvoor samenwerkingsakkoorden nodig zijn.

Hoe zit het met dit dossier? Zijn er nieuwe ontmoetingen geweest met het Vlaams Gewest? Zijn er werkgroepen opgericht? Wat is de timing van het overleg?

économiques ou l'optimisation de l'intermodalité. En effet, vu la rareté du foncier dans notre Région, nous pouvons difficilement nous permettre de suppléer aux carences d'initiatives des Régions voisines qui disposent, quant à elles, d'espaces fonciers suffisants pour développer des infrastructures qui seront avant tout au service de leurs propres citoyens.

Lors de la séance plénière du 28 novembre 2014, nous avons abordé la question des projets de coopération en matière de mobilité à Bruxelles et alentour dans le cadre de la création de la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Nous avions souligné à cette occasion l'importance d'une concertation saine, équilibrée et soutenue dans ce genre de dossier. De fait, ces dossiers de mobilité transcendent des logiques strictement régionalistes et dépassant la seule question de la création des parkings devront faire l'objet d'accords de coopération.

Où la réflexion en matière de mobilité en est-elle ? De nouveaux échanges ont-ils eu lieu avec la Région flamande à ce sujet ? Des groupes de travail ont-ils été mis sur pied dans ce cadre ? À quel rythme les étapes de la mise en œuvre de cette concertation sont-elles prévues ?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is nogal dom dat Vlamingen en Walen eerst hun eigen gewest helemaal doorkruisen om dan in Brussel te komen parkeren. Eigenlijk moeten zij gestimuleerd worden om zo snel mogelijk op het openbaar vervoer over te stappen.

Er zijn dus niet alleen overstapparkings binnen het Brussels Gewest nodig, maar ook daarbuiten. Die laatste moeten zelfs voorrang krijgen. Hoe sneller mensen op het openbaar vervoer overstappen, hoe beter, want het fijnstof in het Brussels Gewest wordt echt niet alleen in het gewest uitgestoten.

Het probleem is echter dat de NMBS er niet happig op is om haar terreinen als overstapparking in te richten. Dat is begrijpelijk: als de NMBS die voor andere doeleinden kan gebruiken, brengen ze meer geld op. Voor de parkeerplaatsen kan de maatschappij weinig huurgeld vragen. Gebruikers die al een treinabonnement hebben, verwachten

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- Il est tout bonnement idiot que les Wallons et les Flamands traversent leur Région pour venir se garer à Bruxelles.

Les parkings de dissuasion sont utiles non seulement sur le territoire de la Région bruxelloise, mais également - et même prioritairement - à l'extérieur de celui-ci.

Le principal obstacle à l'aménagement de parkings de transit est dû aux réticences de la SNCB et des communes limitrophes.

La SNCB rechigne à aménager de tels parkings sur ses terrains. Cette option est en effet moins intéressante pour elle d'un point de vue financier, étant donné qu'elle ne pourra pas exiger un tarif trop élevé des voyageurs qui en feront usage.

Les autorités communales des communes

immers dat ze hun auto daar nagenoeg gratis kunnen parkeren.

Bovendien zien de gemeentebesturen in de rand rond Brussel het evenmin zitten om gronden als parkeerterrein in te richten. Zij volgen dezelfde logica als de NMBS. Bovendien zitten ze er niet op te wachten dat al die auto's door hun centrum rijden en de hele dag op een overstapparking blijven staan, zonder dat de bestuurders de gemeente zelf bezoeken.

Dat zijn twee grote belemmeringen voor de aanleg van overstapparkings. Het Vlaams en het Waals Gewest en de federale overheid moeten de gemeenten en de NMBS stimuleren om meer overstapparkings aan te leggen. Vanuit het Brussels Gewest dringen we daar al jaren op aan, maar de resultaten blijven uit. Het probleem is dat de gemeenten vooral de "lasten" moeten dragen en het Brussels Gewest vooral van de "lusten" kan genieten.

Als al die wagens die het Vlaams en het Waals Gewest doorkruisen om in Brussel te geraken, veel vroeger geparkeerd worden, is dat echter voor die twee gewesten ook een grote verbetering.

Het Brussels Gewest moet zelf ook voor minstens 10.000 parkeerplaatsen op overstapparkings zorgen.

Dat is veel en niet veel. Dat is vooral veel als we kijken naar de oppervlakte die zo veel parkeerplaatsen inneemt. Als we ervan uitgaan dat een gemiddelde wagen 10 m² inneemt, dan offeren we 100.000 m² op aan parkeerplaatsen voor pendelaars die hun auto daar een hele dag laten staan om zich dan op een andere manier in Brussel te verplaatsen. Dat is ook heel erg duur als we rekening houden met de grondprijzen. Het gaat dan om fortuinen die we eigenlijk niet gebruiken.

Ik zou heel graag willen weten hoe de minister Vlaanderen en Wallonië probeert te overtuigen. Welke stappen zet hij om de NMBS zo ver te krijgen dat de maatschappij mee stapt in het verhaal? Op welke plaatsen voorziet hij in overstapplaatsen? Hij moet niet enkel rekening houden met de aansluiting op het openbaar vervoer in Brussel, maar ook met de manier waarop de pendelaars die plaatsen bereiken.

limitrophes ne voient pas non plus d'un bon œil l'aménagement de parkings de dissuasion sur leur territoire.

Les Régions flamande et wallonne et les autorités fédérales doivent encourager la SNCB et les communes à créer davantage de parkings de dissuasion. Le problème est que les communes doivent surtout en supporter les charges, tandis que les avantages sont pour Bruxelles.

Les Régions wallonne et flamande ont pourtant tout intérêt, également, à limiter le trafic des navetteurs se rendant à Bruxelles.

La Région bruxelloise doit aménager au minimum 10.000 places de parking de dissuasion sur son sol, soit une surface d'environ 100.000m².

Si on y ajoute le prix du foncier, offrir aux navetteurs la possibilité de stationner leur voiture toute la journée pour se déplacer autrement dans Bruxelles coûte une véritable fortune.

Comment vous y prendrez-vous pour convaincre la Flandre et la Wallonie ? Comment allez-vous obtenir de la SNCB qu'elle s'associe au projet ? Où prévoyez-vous des points de transit ? Ceux-ci doivent tenir compte non seulement de la correspondance avec les transports en commun bruxellois, mais également du trajet que les navetteurs doivent effectuer pour y accéder.

Als ze eerst een heel stuk van de Ring moeten afleggen vooraleer ze bij een overstapparking komen, dan veroorzaken we weer andere problemen. Daar moeten we dus ook goed over nadenken. Niet alleen kijken waar we toevallig plaats hebben, maar waar het het meest efficiënt is om een overstapparking aan te leggen. Ik zou het appreциëren als de minister een tipje van de sluier oplicht.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) (*in het Frans*).- *Het FDF heeft tijdens de verkiezingscampagne een mobiliteitsprogramma verdedigd dat op vijf pijlers steunt:*

- *de hervorming van de autofiscaliteit;*
- *de ontwikkeling van het Brusselse openbaar vervoer en het GEN;*
- *een coherent parkeerbeleid;*
- *de heraanleg van de stadstoegangen;*
- *de bouw van overstapparkings buiten de openbare weg.*

Vanaf overstapparkings zouden pendelaars moeten kunnen overstappen op snel en betrouwbaar openbaar vervoer dat gerealiseerd zou kunnen worden door de metro-, tram- en buslijnen tot buiten de negentien gemeenten te verlengen. Op die manier zou het verkeer op de Ring en de invalswegen aanzienlijk verminderen.

Om die maatregel te realiseren is overleg met het Vlaams Gewest nodig. Sommigen dachten dat ik pessimistisch was en dacht dat Vlaanderen niet op dezelfde lijn zit als Brussel, maar ik ben eerder realistisch en verwacht duidelijke signalen. Wat is de vooruitgang in dit dossier? Hoe verloopt het overleg met het Vlaams Gewest?

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

M. Marc Loewenstein (FDF).- Ce sujet a déjà été abordé plusieurs fois, lors d'interpellations ainsi que lors du débat relatif au plan régional de stationnement et à l'agence de stationnement, concernant notamment la construction de parkings et la compensation hors voirie. Je l'avais rappelé le 10 novembre dernier lors d'une interpellation, les FDF ont défendu lors des élections un programme d'action en matière de mobilité, fondé sur cinq axes :

- la réforme de la fiscalité automobile ;
- le développement des transports publics bruxellois et du RER ;
- une politique de stationnement cohérente ;
- le réaménagement des entrées de ville ;
- et la construction de parkings de dissuasion hors voirie.

Ce dernier axe a l'avantage de regrouper des navetteurs en quelques points d'où un transport public rapide et fiable peut être mis en place en prolongeant les liaisons de bus, trams et métro au-delà des dix-neuf communes. Ainsi le trajet initial de regroupement coûteux pour un transporteur public se fait de façon individuelle et le déplacement final en transports en commun. Ce projet offre l'avantage de soulager sensiblement la circulation sur le ring de Bruxelles et les axes pénétrants.

Mais, pour que cette mesure puisse se concrétiser, elle nécessite une concertation avec la Région flamande. Celle-ci a déjà été évoquée à maintes reprises tant en séance plénière qu'en commission.

Une concertation ou un accord de coopération suppose un dialogue et une volonté commune des différents acteurs d'aller dans un même sens.

Pour certains, notamment dans le cadre des débats sur la Communauté métropolitaine de Bruxelles, je semblais être pessimiste quant à l'avenir de cette concertation. Je suis plutôt réaliste et attends des signaux clairs et des avancées dans ce dossier. Je suis donc curieux de voir si le ministre a progressé et de connaître l'état de la concertation avec la Région flamande.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Blijkbaar is deze commissie zeer begaan met de kwestie van de overstapparkings, want wij hebben hier al een drietal keer over gesproken. Toch wil ik duidelijk het onderscheid maken tussen overstapparkings die in Vlaanderen en Wallonië gelegen zijn en het concept dat wij in Brussel moeten uitbouwen, namelijk stationsparkings. Hiertussen bestaat er een verschil.

Het heeft inderdaad geen zin om aan de rand van Brussel of in Brussel overstapparkings te gaan bouwen. Dit moet in Vlaanderen of Wallonië gebeuren, aan de treinstations waar bij voorkeur een GEN-halte is.

In Brussel moeten wij voor mensen uit de buurt of verder uit de periferie daarentegen wel stationsparkings bouwen. Die parkings moeten gemakkelijk met de auto bereikbaar zijn en gelegen zijn in de omgeving van metro's of snelle tramlijnen. Concreet gesproken moet bijvoorbeeld een inwoner uit Dilbeek met de auto tot aan de metro kunnen rijden om daar over te stappen op de metro. Het is beter dat hij zijn auto parkeert op een stationsparking in plaats van met de wagen tot in de stad te rijden.

(verder in het Frans)

Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de twee. In Vlaanderen en Wallonië moeten er klassieke overstapparkings komen, in Brussel stationsparkings.

(verder in het Nederlands)

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Manifestement, cette commission est très soucieuse des parkings de dissuasion, car nous en avons déjà parlé à plusieurs reprises.*

Je veux faire une différence claire entre les parkings de dissuasion situés en Flandre et en Wallonie et le concept de "parkings de stations" que nous devons développer à Bruxelles. Cela n'a en effet aucun sens d'aménager des parkings de dissuasion en périphérie de Bruxelles ou à Bruxelles. De tels parkings doivent être aménagés aux gares en Flandre ou en Wallonie, de préférence à un arrêt de RER.

À Bruxelles, nous devons par contre aménager des "parkings de stations", aisément accessibles en voiture aux habitants du quartier ou de la périphérie et situés à proximité de stations de métro ou de lignes de tram rapides, afin d'éviter que les gens ne pénètrent au cœur de la ville en voiture.

(poursuivant en français)

Il est très important de distinguer ces deux formes. Les parkings de dissuasion classiques concernent la Flandre et la Wallonie. À Bruxelles, il s'agira de parkings à proximité de stations.

(poursuivant en néerlandais)

La Flandre, la Wallonie et le gouvernement fédéral doivent prendre leurs responsabilités, mais Bruxelles aussi, en construisant ces "parkings de stations". L'accord de gouvernement stipule que la Région aménagera 10.000 places. Nous ne sommes

De stationsparkings zijn een enigszins ander concept en ruimer dan dat van de ontradingsparkings. In die zin is het belangrijk dat het Brussels Gewest zijn verantwoordelijkheid neemt. Het klopt dat Vlaanderen, Wallonië en de federale overheid hun verantwoordelijkheid moeten nemen, maar ook Brussel moet doen wat het moet doen, namelijk die stationsparkings bouwen. In het regeerakkoord staat dat het gewest 10.000 plaatsen zal aanleggen. We hebben niet stil gezeten en al een overzicht gemaakt. Het aantal potentiële plaatsen is al hoger dan 10.000.

De regering heeft de lijst nog niet gevalideerd. Daarom ga ik ze nog niet vrijgeven. We zijn ook nog niet zeker of de potentiële parkeerplaatsen effectief mogelijk zijn. Daarom zullen we met parking.brussels weldra een marktverkenning doen en nagaan of die plaatsen er kunnen komen, of ze financierbaar zijn, of ze gefinancierd moeten worden door de privé of de publieke sector of door een combinatie daarvan. Daarnaast lopen er projecten, zoals de parking aan het nieuwe voetbalstadion. Een deel ervan is permanent voorzien als transitparking. De twee andere projecten zijn Coovi en Stalle.

Het criterium voor de potentiële parkings is heel eenvoudig, namelijk een aansluiting op een snelle openbaarvervoerverbinding. Het heeft geen zin om een stationsparking aan te leggen, als de pendelaars op een bus moeten overstappen die in de file zit. Het heeft wel zin om een parking te maken aan het einde van een metroverbinding of aan een snelle tramverbinding of dicht bij de Ring, waar een goede openbaarvervoerverbinding is. Dat is niet alleen bedoeld voor mensen uit het diepe Vlaanderen, maar vooral voor de inwoners van de Vlaamse Rand of van de periferie.

(verder in het Frans)

Mensen uit de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel moeten bij een station kunnen parkeren.

(verder in het Nederlands)

Minister-president Vervoort en ikzelf hebben met Vlaams minister-president Bourgeois en minister Weyts overlegd.

(verder in het Frans)

pas restés inactifs, et nous avons déjà fait un bilan. Le nombre de places de stationnement potentiel est déjà supérieur à 10.000.

Le gouvernement n'a pas encore validé la liste. C'est pourquoi je ne vous la donnerai pas. Nous ne sommes pas non plus certains que les places de stationnement potentielles soient effectivement possibles. C'est pour cela que nous allons prochainement faire de la prospection avec parking.brussels et examiner si ces emplacements sont finançables par le privé, le public ou une combinaison des deux. À côté de cela, il y a des projets comme le Ceria, Stalle et le parking au nouveau stade de football, dont une partie est prévue comme parking de transit.

Le critère pour identifier les parkings potentiels est simple : la proximité avec une ligne rapide de transports publics, par exemple au terminus d'une ligne de métro ou d'une ligne rapide de tram à proximité du ring de Bruxelles. Ces parkings ne sont pas seulement destinés aux personnes venant de la Flandre profonde, mais aussi aux habitants de la périphérie.

(poursuivant en français)

Il est important que les gens de la zone métropolitaine puissent se garer à proximité d'une station.

(poursuivant en néerlandais)

M. Vervoort et moi-même nous sommes concertés avec le ministre-président flamand et avec le ministre Weyts.

(poursuivant en français)

Deux groupes de travail sont en cours. L'un deux s'occupe de toute la question du "park and ride" appelée aussi "parking relais". Nous ne pouvons évidemment contraindre la Flandre ou la Wallonie à construire de tels parkings.

Pour ce qui est de l'État fédéral et du réseau express régional (RER), ce projet a un coût, à considérer dans la situation budgétaire actuelle de la SNCB et d'Infrabel. Nous menons à ce sujet un dialogue constructif avec Mme Galant. Ma priorité est d'offrir assez d'arrêts à Bruxelles, pas seulement pour les navetteurs mais aussi pour les Bruxellois.

Momenteel zijn er twee werkgroepen actief, waarvan een zich buigt over de overstapparkings. We kunnen Vlaanderen of Wallonië natuurlijk niet tot aanleg verplichten.

Het GEN is in de huidige budgettaire toestand nogal duur voor de NMBS en Infrabel. Mijn prioriteit zijn voldoende stopplaatsen, niet alleen voor pendelaars, maar ook voor Brusselaars. Ook wil ik dat de frequentie op de bestaande infrastructuur voldoet. Als er dan nog geld overblijft voor overstapparkings, des te beter!

(verder in het Nederlands)

Ik hoop het in ieder geval. Op dit moment is er vooral overleg met Vlaanderen en met de NMBS, omdat daar het probleem het meest acuut is. We hebben een goed zicht op de plaatsen waar we de parkings kunnen aanleggen. Een aantal dossiers zijn heel concreet en voor een aantal andere verkennen we de markt. Dat doen we niet om ze op de lange baan te schuiven, maar wel om ze op te starten.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik zie het verschil niet tussen overstapparkings en stationsparkings. De overstapparkings in Vlaanderen liggen hoogstwaarschijnlijk bij stations en het doel van de parkings bij de stations in Brussel is wellicht mensen ertoe te brengen zonder auto verder te reizen. Het resultaat is dus gewoon hetzelfde.

Het is positief dat er vooruitgang werd geboekt sinds de laatste keer dat over dit onderwerp een vraag werd gesteld: de lijst met potentiële parkeerplaatsen is klaar en er wordt aan marktverkenning gedaan. Hopelijk kunnen we komen tot een goede spreiding van die parkings, welke naam ze ook krijgen.

Wat die 10.000 plaatsen in Brussel betreft, was u zeer duidelijk, maar over de gesprekken met de twee andere gewesten en de NMBS blijft u vaag. We kunnen de andere gewesten inderdaad niet dwingen om bepaalde stappen te zetten. Misschien ben ik niet zo goed geplaatst om daar commentaar op te geven, omdat mijn partij wel in de Vlaamse regering zit en de uwe niet, maar ik hoop dat we dat probleem toch kunnen overstijgen.

Je souhaite aussi une fréquence suffisante des trains au sein de l'infrastructure existante. C'est selon moi l'essentiel dans ce dossier.

S'il y a encore des moyens par la suite pour financer des parkings relais, tant mieux !

(poursuivant en néerlandais)

Actuellement, la concertation se fait surtout avec la Flandre et la SNCB parce que c'est à leur niveau que le problème est le plus aigu. Nous voyons clairement où aménager les parkings et plusieurs dossiers sont avancés. Pour d'autres, nous prospectons.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Je ne vois pas de différence entre les parkings de dissuasion et les "parkings de station". Les parkings de dissuasion en Flandre se situent très probablement à proximité de gares et l'objectif des parkings à proximité des stations à Bruxelles est de permettre aux gens de continuer leur trajet sans voiture. Le résultat est donc le même.

Il est positif qu'il y ait eu des avancées depuis la dernière fois : la liste des emplacements de parkings est prête et la prospection est lancée. J'espère que nous parviendrons à une bonne dispersion de ces parkings, quel que soit leur nom.

Vous êtes par contre resté vague à propos des discussions avec les deux autres Régions et la SNCB. Nous ne pouvons en effet pas contraindre les autres Régions, et votre parti n'est pas au gouvernement en Flandre, contrairement au mien, mais j'espère que nous pourrons dépasser ce problème.

Les communes flamandes en auront surtout les inconvénients alors que la Région bruxelloise en

Het klopt dat de Vlaamse gemeenten vooral de lasten zullen dragen en het Brussels Gewest vooral van de lusten zal genieten. Dat is echter een bijkomende reden om te blijven proberen de NMBS en het Vlaams en Waals Gewest ervan te overtuigen dat ook bij hen overstapparkings nuttig kunnen zijn. Die parkings hoeven trouwens niet allemaal in de rand rond Brussel te liggen, ze kunnen evengoed in de rest van Vlaanderen of Wallonië worden aangelegd.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de toegankelijkheid van de trams voor de PBM".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Uit de recentste tevredenheidsenquête van de MIVB blijkt dat de tram een groeiend succes kent. Hij vormt een onmisbare schakel in ons openbaarvervoernetwerk en het is dan ook niet meer dan normaal dat hij voor iedereen toegankelijk is.*

Momenteel zijn drie soorten tramstellen in gebruik. De goede oude trams T7700 en T7900 zijn niet meer comfortabel en versleten. Die moeten dus niet worden aangepast, maar horen thuis in het Trammuseum. De T2000, die heel wat gebreken vertoont, zal wel nog lange tijd in Brussel rijden.

De recentste modellen, die ook in de toekomst zullen worden aangekocht, zijn de trams T3000 en de T4000. Doordat ze niet goed aansluiten op de perrons is het voor personen met een beperkte mobiliteit zonder begeleider onmogelijk om in en uit die trams te geraken. Met een begeleider lukt dit met zeer veel moeite. Dat is ontoelaatbaar en druist in tegen de internationale afspraken over

aura les avantages. C'est une raison supplémentaire pour continuer à essayer de persuader la SNCB et les Régions flamande et wallonne de ce que les parkings de dissuasion peuvent aussi leur être utiles. Ils ne doivent en effet pas tous être implantés en périphérie bruxelloise, ils peuvent aussi être aménagés ailleurs en Flandre et en Wallonie.

- *L'incident est clos.*

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 "l'accessibilité des trams pour les PMR".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, j'imagine que, comme moi, vous avez à cœur l'accessibilité et la mobilité de toutes et tous. J'aimerais vous entretenir de l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) au réseau de trams. La dernière étude de satisfaction de la STIB l'a montré, le tram connaît un succès croissant. Il constitue un maillon incontournable de notre réseau de transport public. Il est donc normal qu'il réponde aux critères d'accessibilité pour tous, puisqu'il ne s'agit pas de dessertes secondaires ni d'obscures lignes au fin fond de la Région.

Trois types de motrices sont actuellement en service.

Les bonnes vieilles T7700 et T7900 seront bientôt, je l'espère, réservées au Musée du tram, car elles ne sont confortables pour personne et arrivent en fin de vie. Je ne vous demanderai donc pas de procéder à des aménagements. Les T2000, dont on connaît les nombreuses faiblesses, sont encore présentes pour de longues années.

toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit.

U wilt de zwakke punten in het openbaarvervoernetwerk wegwerken door onder meer het vrije autodelen. Personen met een beperkte mobiliteit kunnen dat systeem echter niet gebruiken. Het openbaar vervoer moet dan ook aan rolstoelgebruikers worden aangepast.

Welke doelstellingen heeft de MIVB inzake toegankelijkheid? Omvatten die een kalender en cijfers, in het bijzonder voor het tramnetwerk?

Komt er een oplossing voor de problemen op de lijnen waar de trams T3000 en de T4000 rijden?

Hoe kan de T2000 toegankelijker worden gemaakt?

Werd de recente herinrichting van de perrons goedgekeurd door consulten die gespecialiseerd zijn in de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) of door gebruikers met een beperkte mobiliteit? Er zijn procedures nodig die problemen systematisch signaleren, zodat er op tijd gereageerd kan worden.

Werd er bij de verlenging van de tramlijnen en de aanleg van nieuwe lijnen rekening gehouden met de toegankelijkheid voor PBM's? Gehandicaptenverenigingen of ervaringsdeskundigen moeten reeds in de ontwerpfasen geraadpleegd worden.

Enfin, les T3000 et T4000 représentent les commandes les plus récentes, et aussi les futures. Pourtant, l'inadéquation entre les quais et leur plancher rend l'accès en chaise roulante impossible pour des personnes qui ne sont pas accompagnées et compliqué pour des personnes qui le sont. Cette situation est inadmissible et contraire aux conventions internationales qui prévoient l'accessibilité des transports publics également aux PMR.

Cela m'inquiète d'autant plus que, lors des débats que nous avons tenus aujourd'hui, vous avez indiqué que des systèmes permettaient de pallier les faiblesses du maillage de notre réseau de transport public, dont le carsharing en libre-service. Or un tel service n'est pas accessible à tous, puisque les utilisateurs doivent être valides et porteurs d'un permis. J'insiste donc pour que le transport public, mode de déplacement par excellence en théorie accessible à tous, soit adapté aux PMR. Là où la chaise roulante passe, tout le monde passe : poussette, personne avec une jambe cassée, personne âgée... Il est donc fondamental de répondre à ces exigences.

Quels sont les objectifs de la STIB en matière d'accessibilité ? Sont-ils fixés sur la base d'un calendrier et de chiffres, en particulier pour le réseau de trams ?

Des mesures permettant de résoudre les problèmes actuels sont-elles envisagées pour les lignes desservies par les T3000 et T4000 ?

Quelles sont les mesures possibles pour améliorer l'accès aux T2000 ?

Les aménagements de quais récents ont-ils été validés par des consultants spécialisés en accès PMR ou des PMR elles-mêmes ? La première chose à faire est évidemment de mettre en place des procédures systématiques pour s'assurer de ce que les problèmes ne surgissent pas "trop tard".

Les extensions de lignes et la création de nouvelles lignes de tram telles que le 71 ou la prolongation de la ligne 94 intègrent-elles cette problématique ? Cela implique à mon sens, dès le stade de la conception, l'intervention d'associations ou de personnes spécialisées en la matière.

Besprekking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) (*in het Frans*).- *Het is belangrijk dat personen met beperkte mobiliteit gemakkelijk de tram kunnen nemen, maar de problematiek van de toegankelijkheid beperkt zich niet tot de trams of tot personen met beperkte mobiliteit.*

Het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme en het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles hebben onlangs een studie gepubliceerd over de toegankelijkheid van de MIVB-infrastructuur voor personen met een handicap. Uit die studie blijkt dat personen met een handicap die de metro, tram, bus of taxibus willen nemen, met heel wat problemen worden geconfronteerd. Ook aan de informatie en communicatie schort er heel wat. Het wordt hoog tijd om daar iets aan te doen.

Ik heb een meer algemene interpellatie ingediend over de toegankelijkheid van de MIVB-infrastructuur, maar ondertussen kijk ik uit naar het antwoord van de minister over de verbetering van de toegankelijkheid van de trams voor personen met beperkte mobiliteit.

Discussion

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

M. Marc Loewenstein (FDF).- La question de l'accessibilité des trams pour les PMR est importante. Cela étant, l'accessibilité ne se limite ni aux trams, ni aux PMR. Le Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (CAWaB) ont récemment publié un rapport concernant l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB pour les personnes en situation de handicap.

Ce rapport fait état de constats consternants à propos de l'ensemble du réseau, mais aussi de l'accès au métro, trams, bus et taxibus, ainsi que de celui à l'information et à la communication.

À la lecture des douze pages de constats et de recommandations du Centre pour l'égalité des chances et du CAWaB, les "petites" difficultés pratiques auxquelles sont confrontées les personnes handicapées - en ce compris PMR et personnes atteintes d'un handicap visuel ou auditif - deviennent flagrantes, tout comme le devient la nécessité d'y répondre.

J'ai déposé une interpellation au sujet de l'accessibilité au sens large des infrastructures et équipements de la STIB. Ce sera l'occasion d'avoir un débat plus global et des réponses davantage complètes et satisfaisantes pour les usagers.

En attendant, je serai attentif à la réponse donnée par le ministre quant à l'amélioration de l'accessibilité des trams pour les PMR et attends donc que l'on puisse débattre des problèmes d'accessibilité au sens large, tant en ce qui concerne le mode de déplacement que le type de handicap.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Il s'agit du droit à la mobilité de personnes qui indiscutablement éprouvent des difficultés à se déplacer en ville. Il importe que la Région améliore l'accessibilité des infrastructures des transports publics, notamment sur le plan de la*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het gaat om het recht op mobiliteit van mensen die het sowieso heel moeilijk hebben om zich te verplaatsen in de stad. Het openbaar vervoer is voor hen onontbeerlijk. De overheid moet dit toegankelijk maken door de infrastructuur aan te passen, wat

blijkbaar een werk van lange adem is.

Het gaat echter niet alleen over de infrastructuur. Die moet ook gebruikt en onderhouden worden. Ook daar loopt het vaak fout. Zo zijn heel wat trams en bussen aangepast en zijn er opstapplaatsen op dezelfde hoogte van de trams en bussen gebracht, zodat rolstoelgebruikers gemakkelijker toegang hebben. Toch geraken ze er niet meer op, wanneer de trams en bussen vol zitten. Het gebeurt heel zelden dat de chauffeur ingrijpt en plaats maakt voor de rolstoelgebruiker. Uit verschillende getuigenissen blijkt dat bussen gewoon doorrijden wanneer mensen in een rolstoel op de bus staan te wachten, omdat de chauffeur geen zin heeft om de bus te laten stoppen en tijd te verliezen op zijn schema.

Verder werken de liften in het metrostation De Brouckère en in een aantal tramstations niet altijd. Het duurt soms een tijdje vooraleer ze hersteld zijn. De properheid van de liften laat vaak ook heel veel te wensen over. Soms ontstaat de indruk dat ze eerder als openbaar toilet worden gebruikt. In een aantal stations, bijvoorbeeld IJzer, is de toegang tot de lift naar de perrons vrijwel onzichtbaar. Je vindt er vaak drugsverslaafden en de omgeving ligt er ongelooflijk smerig bij.

Dat alles maakt dat er op papier misschien wel al heel wat zaken zijn gebeurd en dat een aantal stations volledig zijn aangepast, maar dat de praktijk voor rolstoelgebruikers en mensen met een beperking heel anders is. Het is goed dat u maatregelen neemt om het openbaar vervoer aan te passen en integraal toegankelijk te maken. De vraag is wat er nadien gebeurt.

Besteden de budgetten of de actieplannen van de MIVB voldoende aandacht aan het onderhoud en het toegankelijk houden van al die plaatsen? Aan een infrastructuur die niet kan worden gebruikt, heeft niemand iets.

Daarnaast moeten de bestuurders ook een opleiding krijgen. Zij moeten zich er immers van bewust zijn dat het belangrijker is dat een persoon met een beperkte mobiliteit de bus kan nemen dan dat zij hun traject binnen de opgelegde tijd afleggen.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

maintenance et de leur usage.

La hauteur du plancher des trams et des bus, de même que certaines stations ont été adaptées pour faciliter l'embarquement des personnes en chaise roulante. Toutefois, lorsque ces bus ou ces trams sont bondés, il est rare que les chauffeurs interviennent pour faire de la place pour les personnes en fauteuil roulant. Selon plusieurs témoignages, des chauffeurs ne prennent pas la peine d'embarquer la personne en fauteuil roulant par crainte de perdre du temps sur leur horaire.

Certains ascenseurs dans le métro et notamment à De Brouckère, ne fonctionnent pas et leur réparation se fait souvent attendre. Ils sont souvent dégradés et certains donnent l'impression d'être utilisés plutôt comme des toilettes publiques. Dans certaines stations, notamment à Yser, l'accès de l'ascenseur aux quais manque de visibilité et les abords sont très sales et mal fréquentés.

L'amélioration de l'accessibilité des infrastructures et la modernisation des stations pour les personnes à mobilité réduite telles que prévues n'ont pas toujours été réalisées. La STIB consacre-t-elle suffisamment de moyens et d'attention à l'entretien et à l'accessibilité de son réseau pour les PMR ?

Il faudrait par ailleurs former les chauffeurs et les sensibiliser à la priorité d'embarquer une personne à mobilité réduite par rapport au respect de l'horaire.

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *Dit onderwerp kan niet vaak genoeg aan bod komen.*

Hebben de MIVB en Mobiel Brussel hun interne procedures voor de goedkeuring van de aanleg, het materieel en alles wat implicaties heeft voor de gebruikers bijgewerkt in samenwerking met gehandicaptenverenigingen?

De gemeente Jette, die het label heeft van Handycity, past vrij strikte procedures toe waardoor de heraanleg van de openbare ruimte goedgekeurd moet worden door een comité met vertegenwoordigers van een aantal gehandicaptenverenigingen.

M. Hervé Doyen (cdH).- Je remercie Céline Delforge pour son interpellation car on n'interpellera jamais assez sur ce sujet. On se rappelle collectivement que la grandeur d'une civilisation se mesure à l'intérêt qu'elle porte aux plus faibles des siens. Les personnes handicapées font partie de ces derniers.

Est-ce que la STIB, d'une part, et Bruxelles Mobilité d'autre part, ont mis au point des procédures internes permettant la validation de l'ensemble des aménagements et/ou du matériel et/ou tout ce qui a des implications sur les usagers par des plates-formes ou des associations de personnes handicapées ?

La commune de Jette qui est labellisée Handycity a des procédures assez pointues et contraignantes qui visent à faire en sorte que n'importe quel aménagement de l'espace public soit toujours validé par une plate-forme handicaps que nous avons au sein de la commune et dans laquelle sont représentées un certain nombre d'associations qui s'occupent de handicaps pluriels (moteur, PMR, visuel,...).

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Het is inderdaad zeer belangrijk dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is. Wij hebben de middelen verhoogd om onze achterstand weg te werken, maar er blijft nog veel werk aan de winkel.*

Momenteel rijden er drie soorten trams op ons netwerk: de oudere modellen T7700 en T7900, die geleidelijk aan uit de roulatie zullen worden genomen, het model T2000 en de meest recente modellen T3000 en T4000.

De laatste drie modellen beschikken over een lage drempel, wat het in- en uitstappen vergemakkelijkt, ook voor een groot deel van de reizigers met beperkte mobiliteit.

In de trams T2000 is het niet gemakkelijk voor rolstoelgebruikers om een goede plaats te vinden. Daarom werden in de trams T3000 en T4000 specifieke ruimtes voor rolstoelgebruikers ingericht ter hoogte van de tweede en de voorlaatste deur.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'accessibilité des transports en commun pour tous est très importante. Dans un passé récent, on a augmenté les moyens budgétaires et lancé des actions pour rattraper le retard en la matière. Il reste cependant du travail à faire. Le gouvernement le reconnaît d'ailleurs dans sa déclaration.

Trois types de trams circulent actuellement sur notre réseau : les plus anciens, soit les T7700 et T7900 - qui seront progressivement retirés de l'exploitation -, les T2000 et les plus récents T3000 et T4000.

Les trois derniers modèles offrent l'avantage de présenter des planchers bas, ce qui facilite grandement les manœuvres d'embarquement et de débarquement de l'ensemble des voyageurs, y compris une bonne partie des voyageurs à mobilité réduite.

L'aménagement intérieur des trams T2000 est tel qu'il n'est pas forcément aisément pour les usagers en fauteuil roulant d'y trouver un espace idéal. Cette

De MIVB is zich ervan bewust dat de horizontale of verticale afstand tussen het perron en het voertuig een mogelijk obstakel blijft voor personen met beperkte mobiliteit.

De MIVB heeft onderzocht hoe ze het hoogteverschil kan wegwerken. Het probleem is dat de vloer van de trams T2000, T3000 en T4000 niet even hoog is, zodat de perrons nooit de perfecte hoogte voor beide modellen zullen hebben.

Volgens een multidisciplinaire werkgroep kan de hoogte van de perrons niettemin met 2 cm worden opgetrokken om het hoogteverschil te verkleinen. Die aanbeveling is opgenomen in het normenplan 2015 voor de bus- en tramhaltes. Voor de lijnen in eigen bedding kunnen de perrons zelfs met 2,5 cm worden opgetrokken.

De multidisciplinaire werkgroep zal voorts een reeks tests uitvoeren om na te gaan of de horizontale afstand tussen de perrons en de voertuigen verkleind kan worden zonder de veiligheid in het gedrang te brengen.

Er moet een minimumafstand tussen de tram en het perron worden bewaard om te vermijden dat de tram het perron raakt, maar indien mogelijk zullen de perrons worden aangepast.

Voor zover ik weet betrekken zowel Mobiel Brussel als de MIVB de reizigersverenigingen bij hun besluitvormingsproces. Ik kan wel onderzoeken hoe het systeem nog verbeterd kan worden.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer De Lille, ik hoop dat de mensen met klachten het busnummer hebben genoteerd en dat zij dit samen met het lijnnummer en het tijdstip hebben doorgegeven, want dat is de enige manier om te kunnen optreden en een intern onderzoek te starten.

U weet dat er de afgelopen jaren en maanden terecht meer is geïnvesteerd in onderhoud. Dat heeft resultaten opgeleverd. Ik zal navragen of er bijzondere aandacht wordt besteed aan de toegang voor personen met een beperkte mobiliteit.

La leçon a été retenue, puisque dans les trams T3000 et T4000, deux espaces ont été spécifiquement aménagés pour pouvoir accueillir les chaises roulantes au niveau des deuxième et avant-dernière portes.

La STIB, toutefois, est bien consciente de ce que l'espace à franchir entre le quai et le véhicule reste un obstacle potentiel à une accessibilité en toute autonomie de ces usagers aux besoins spécifiques. En effet, la lacune reste horizontalement de l'ordre d'une dizaine de centimètres dans une grande proportion des cas.

Depuis quelques années, la STIB a entrepris d'analyser les paramètres techniques de cette lacune afin de tenter de la réduire tant verticalement qu'horizontalement. Il s'avère que les planchers des T2000, T3000 et T4000 ne sont pas situés au même niveau ; de ce fait, un quai ne pourrait jamais se trouver à une hauteur parfaite pour les deux modèles de trams. Cela restera un souci tant que les lignes seront exploitées par du matériel roulant des deux types.

Une autre difficulté vient du fait que cette hauteur de plancher varie en fonction de multiples paramètres techniques, liés tant à la voie qu'au véhicule lui-même et à sa charge.

Un groupe de travail multidisciplinaire, incluant des experts en accessibilité, a pu déterminer que la hauteur des quais pouvait être rehaussée afin de minimiser la lacune verticale. Le plan de normes 2015, qui recommande les prescriptions pour l'aménagement idéal des arrêts, prévoit donc une hauteur de quai supérieure de 2cm à celle du passé. Dans les futurs projets, les quais en site propre seront donc légèrement rehaussés par rapport à aujourd'hui : 27,5cm au lieu de 25cm. Cela permet de diminuer la lacune verticale pour les T2000, T3000 et T4000.

En ce qui concerne la lacune horizontale, le groupe de travail multidisciplinaire a décidé de mettre en œuvre une série de tests afin de déterminer s'il est techniquement possible et raisonnable de réduire l'espace à franchir tout en assurant la sécurité de l'ensemble du système de transport et de ses usagers.

Il faut en effet maintenir un espace minimal entre le tram et le quai pour éviter que le tram ne heurte

le quai, avec un risque de choc pour les passagers et de dommage pour les véhicules qui pourrait se produire dans certaines circonstances en cas d'espace insuffisant : usure des rails, des roues de tram qui se déportent dans un tournant, etc.

Une série de tests vont être effectués pour déterminer ce qui est techniquement possible et raisonnable. Les quais seront adaptés le cas échéant.

Concernant les procédures internes, de mémoire, autant Bruxelles Mobilité que la STIB intègrent dans leurs procédures décisionnelles des représentants des usagers. Je vais vérifier si tel est bien toujours le cas et examiner si une amélioration du système peut être envisagée.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Lille, j'espère que les plaignants notent le numéro de ligne et de bus ainsi que l'heure, qui sont indispensables pour lancer une enquête interne.

Les investissements réalisés au niveau de la maintenance au cours des derniers mois et années donnent de bons résultats. Je vérifierai si une attention particulière est accordée à l'accessibilité des PMR.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb de indruk dat de regering te veel "kijkt wat mogelijk is", zonder dat daar resultaten tegenover staan. Nochtans moet het net toegankelijk zijn voor iedereen.*

Aangezien er altijd een zekere afstand is tussen het perron en het rijtuig, lijkt het me moeilijk aan te nemen dat er geen uitschuifbaar platform geïnstalleerd kan worden. Dat bestaat al voor bussen, ook al werkt het niet altijd naar behoren.

De creativiteit zal pas komen als er een resultaatsverbintenis is. Uw antwoord ontgoochelt me in die zin. Bovendien blijft er onduidelijkheid: langs nieuwe lijnen zouden perron en tram in eigen bedding op dezelfde hoogte komen. Het verontrust me dat het alleen om trams in eigen bedding gaat.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai le sentiment que plutôt que de fonctionner en gardant en tête l'idée de l'obligation d'obtenir des résultats, la logique qui prévaut revient toujours à "voir ce qu'il est possible de faire". Pourtant, il nous faut disposer d'un réseau accessible à tous et à toutes.

Aussi longtemps que nous fonctionnerons de la sorte, nous n'y arriverons pas, car tout ne sera que contrainte et tant qu'il y aura contrainte, on laissera tomber.

Certes, je ne suis pas ingénierie et je ne travaille ni chez Bombardier, ni à la STIB. Mais compte tenu du fait que chacun sait qu'il est toujours nécessaire de conserver un écart entre le quai et le véhicule, j'ai peine à croire que nous ne soyons pas capables de prévoir des systèmes escamotables à l'heure actuelle. Pourtant, même s'ils ne fonctionnent pas

Ik heb begrepen dat de MIVB een multidisciplinaire werkgroep opgericht heeft, maar weet nog altijd niet of er systematisch een beroep gedaan wordt op een adviesbureau of gespecialiseerde vereniging die projecten goedkeurt voor het kwaad geschiedt.

Ik ben niet tevreden over uw antwoord. Binnenkort worden de nieuwe trams T3000 en T4000 besteld. Die zullen lang in dienst blijven en voorkomen is beter dan genezen!

toujours bien, il y en a déjà sur les bus.

La créativité dont nous pourrions faire preuve en la matière ne se manifestera que si nous visons une obligation de résultat. Votre réponse me perturbe et me déçoit donc quelque peu.

Par ailleurs, un point n'était pas clair dans votre réponse : le fait qu'il y aurait, pour les nouvelles lignes, une adéquation entre quai et tram en site propre. C'est cette spécification "en site propre" qui m'inquiète et rend votre réponse ambiguë en la matière.

J'ai bien compris qu'un groupe de travail multidisciplinaire avait été mis en place à la STIB mais je n'ai toujours pas entendu que l'on faisait systématiquement appel à un bureau de咨询 ou à une association spécialisée validant les projets avant que le mal ne soit fait !

Je ne suis donc pas satisfaite par votre réponse. Je me suis focalisée sur la question des trams car nous passerons bientôt commande pour les T3000 et T4000. Or, nous comptons les garder fort longtemps et il est plus facile de bien faire les choses avant que d'essayer de les réparer tant bien que mal après !

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal tien jaar Ecolo-beleid goedmaken.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Heeft Ecolo een minister voor Openbaar Vervoer gehad? Wat is dat voor een antwoord? Laten we ernstig blijven!*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben ernstig. Ik zal mij met deze kwestie bezighouden, net zoals in het verleden.*

- Het incident is gesloten.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais réparer dix années de politique Ecolo.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ecolo a eu un ministre des transports publics ? Vous m'en voyez ravie. Qu'est-ce que c'est que cette réponse ? Il faut arrêter ! Soyons sérieux !

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis tout à fait sérieux ! Je dois m'occuper de beaucoup de choses et je m'occuperaï de cette question comme je l'ai fait par le passé.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik laat de mondelinge vraag van de heer De Wolf met plezier eerst behandelen, maar ik vind dat het niet door de beugel kan dat de minister om 16.00 uur al vertrekt. We hebben de besprekning van het voorstel van resolutie voor hem al uitgesteld.

Het kan iedereen overkomen dat hij vroeger weg moet om een of andere reden. Het is niet erg als dat af en toe gebeurt. Dat gebeurde in het verleden ook al. Maar de minister moet om de veertien dagen vroeger weg. Dat kan toch niet! We hebben amper drie interpellaties kunnen behandelen. De rest van de agenda moet worden verschoven naar een volgende vergadering, alleen omdat hij om 16.00 uur wil vertrekken. Ik vind dat een minister bij de planning van zijn agenda rekening moet houden met de vragen die in het parlement zullen worden gesteld en niet omgekeerd. Dit getuigt van misprijzen voor het parlement.

De voorzitter.- De minister is niet verantwoordelijk voor de datum waarop de Brusselse gemeenteraad vergadert. We proberen daar zo goed mogelijk mee om te gaan en ervoor te zorgen dat dit de kwaliteit van het debat niet aantast.

(Opmerkingen)

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat vind ik geen geldige reden. Wie naast zijn ministerpost nog een andere functie opneemt, kiest daar bewust voor. In dat geval gaat het niet om overmacht. We kunnen ons toch niet voorstellen dat een federale minister in de Kamer zou vertrekken, omdat hij een gemeenteraad moet bijwonen?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb het parlement er bij het bepalen van de parlementaire agenda op gewezen dat ik maar één agendaprobleem had, namelijk dat ik op maandag vanaf 16.00 uur niet beschikbaar ben. Dat heeft verder niets met mij te maken.

(Rumeur)

QUESTIONS ORALES

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Il est tout à fait inadmissible que le ministre quitte la commission à 16h, alors que nous avons déjà déplacé à son intention la discussion de la proposition de résolution.*

Il peut arriver à tout le monde de devoir partir plus tôt pour une raison ou une autre, mais pas tous les quinze jours comme c'est le cas pour le ministre ! Cela nous oblige à chaque fois à reporter une partie de l'ordre du jour. Cela témoigne d'un manque de respect pour le parlement.

M. le président.- Le ministre n'est pas responsable de la date de réunion du conseil communal bruxellois. Nous tentons de gérer cela au mieux et de faire en sorte que cela ne nuise pas à la qualité du débat.

(Remarques)

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Ce ne sont pas des raisons valables. Celui qui accepte une autre fonction en sus de celle de ministre opère ce choix consciemment.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Au moment de la fixation de l'agenda parlementaire, j'ai signalé au parlement que j'avais un problème de disponibilité le lundi à partir de 16h.*

(Rumeurs)

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als het parlement bepaalt dat er op maandagnamiddag wordt vergaderd, dan moet u zich aanpassen. Ik zit niet in de meerderheid. Het is niet mijn partij die heeft aangedrongen om deze commissievergadering op maandagnamiddag te laten plaatsvinden. Maar als er voor dat moment wordt gekozen, verwacht ik dat u er bent.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de integrale subsidiëring van de digitale taximeters".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Volgens Télé Bruxelles (TLB) zou de regering bereid zijn om de digitale taximeters volledig te subsidiëren.*

Uit de reportage valt af te leiden dat de regering alle taxi's die over een vergunning beschikken, de mogelijkheid biedt om de recentste digitale technologie te gebruiken. De maatregel zou 3,2 miljoen euro kosten. Met het door Europa opgelegde systeem kan een ticket afgedrukt worden, gegevens bijgehouden in een intern geheugen, rittenbladen geregistreerd en de taxidiendiensten transparanter gemaakt.

Slechts 40 van de 1.270 taxi's zouden momenteel met digitale taximeters uitgerust zijn, wat verbazingwekkend weinig is.

In 2013 gaf het Brussels Hoofdstedelijk Parlement groen licht voor een verlaging van de gewestbelasting op taxi's gedurende twee jaar ter compensatie van de installatiekosten voor digitale taximeters. Wat gebeurt er met die stimulans, rekening houdend met het feit dat nu een bedrag van 3,2 miljoen euro wordt beloofd?

Wordt er overleg gepleegd met de sector? Kunt u

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Dès lors que le parlement décide de se réunir le lundi après-midi, il convient que vous vous conformiez à sa décision et que vous vous adaptriez à l'agenda parlementaire. Mon parti ne siégeant pas dans la majorité, il n'a pas cautionné la décision de tenir cette commission le lundi après-midi.*

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "le subventionnement intégral des taximètres digitaux".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- *Télé Bruxelles (TLB) a annoncé que le gouvernement aurait marqué son accord sur le subventionnement intégral des taximètres digitaux.*

Je cite quelques phrases issues du reportage : "Le gouvernement permettra à l'ensemble des taxis disposant d'une licence en bonne et due forme de bénéficier de la technologie numérique la plus avancée. Ce qui offrira une transparence maximale et améliorera le service à la clientèle, notamment par le biais d'une comptabilité à terme avec des applications smartphones. Le coût de cette mesure serait de 3,2 millions d'euros. Ce dispositif imposé par l'Europe permettra l'impression d'un ticket, une mémoire interne, l'enregistrement des feuilles de route et augmentera la transparence des services de taxis".

Si les chiffres sont justes, il n'y aurait que 40 taxis sur 1.270 qui seraient équipés de taximètres digitaux et je m'en étonne.

En 2013, le parlement bruxellois avait donné son feu vert à la diminution pendant deux ans de la taxe régionale sur les taxis pour compenser une partie des coûts de l'installation des taximètres numériques. Qu'est devenu cet incitant, compte

de planning van de overgangsperiode toelichten? Hoeveel regeringen van Europese lidstaten subsidiëren de digitale taximeter gedeeltelijk of volledig? Welke redenen heeft de Brusselse regering om de subsidie toe te kennen?

Waarom is ondanks de verlaging van de gewestbelasting slechts 4% van de taxi's met een digitale meter uitgerust? Komen de veertig taxibestuurders die al een digitale meter hebben, ook in aanmerking voor terugbetaling, zodat alle chauffeurs op gelijke voet worden behandeld?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik bevestig dat de regering deze beslissing heeft genomen. Ik heb uitvoerig overleg gepleegd met de taxisector.*

Uit de analyse van de regering blijkt dat digitale taximeters noodzakelijk zijn om de taxisector te moderniseren en reguleren. Zulke taximeters zijn echter duur. Bovendien stelden we vast dat de vorige regering niet het beste model heeft gekozen. Wij hebben nu het meest geschikte model geselecteerd.

De regering heeft iets meer dan 3 miljoen euro uitgetrokken om de aankoop van digitale taximeters te subsidiëren. Dat was volgens ons noodzakelijk om de hervorming haalbaar te maken.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).-

tenu de la promesse de payer 3,2 millions d'euros ?

Avez-vous organisé ou planifié une concertation avec le secteur sur le sujet ? Avez-vous un calendrier transitoire à proposer ? Quel est le nombre de gouvernements en Europe qui subventionnent en tout, ou en partie, le taximètre digital ? Quels sont les motifs objectifs qui ont poussé le gouvernement bruxellois à accorder ce subventionnement ? Comment expliquez-vous que seulement 4% des taxis se seraient munis du taximètre, malgré la diminution de la taxe régionale ? Les 40 chauffeurs de taxi disposant de taximètres auront-ils un remboursement, pour respecter l'équité entre ceux qui avaient fait le geste et ceux qui vont recevoir le subventionnement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je confirme que le gouvernement a pris cette décision. J'ai rencontré l'ensemble du secteur, soit les responsables officiels et tous les chauffeurs qui souhaitaient s'exprimer.

Selon l'analyse du gouvernement, la présence de taximètres digitaux est cruciale pour réguler et moderniser le secteur des taxis qui rencontre des problèmes de rentabilité. Or, les frais d'investissement de ces taximètres digitaux sont assez élevés. Nous avons constaté parallèlement que le modèle choisi par le gouvernement précédent n'était pas le plus moderne ni le plus adéquat. Nous avons donc opté pour un modèle plus efficace pour réellement moderniser le secteur.

Le gouvernement a donc décidé d'aider le secteur des taxis en le modernisant et en l'amenant à une plus grande transparence, et, pour ce faire, de libérer un peu plus de 3 millions d'euros sur deux années budgétaires.

Nous n'avons pas connaissance de pays ou de villes qui auraient subventionné l'achat des taximètres digitaux. Cependant, confortés par la réalité des chiffres, nous estimons nécessaire d'intervenir et de doter le secteur de taximètres digitaux.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Qu'en sera-t-il des

Hoe zit het met de veertig taxibestuurders die al een digitale taximeter hebben gekocht?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
*Het is niet de bedoeling dat ze worden benadeeld.
We zullen een eerlijke en juridisch aanvaardbare oplossing bedenken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het denkspoor van gedifferentieerde tarieven voor het openbaar vervoer en de invloed hiervan op de Brusselse mobiliteit".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de bediening door het openbaar vervoer van Neder-over-Heembeek en de problematiek van bus 53".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

40 chauffeurs de taxi qui ont déjà acquis un taximètre ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ils ne peuvent être victimes de leur rapidité. Nous examinons donc quel système de remboursement pourra offrir une solution juste et juridiquement acceptable.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la piste de tarifs différenciés pour les transports en commun et leur incidence sur la mobilité bruxelloise".

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la desserte en transports en commun de Neder-over-Heembeek et la problématique du bus 53".

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,

betreffende "de veiligheid in de omgeving van de tramhaltes".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de vervanging van de verkeersborden 'bebouwde kom' tegen juni 2015".

De voorzitter.- Op verzoek van de minister worden de mondelinge vragen naar de volgende vergadering verschoven.

concernant "la sécurité aux abords des arrêts de tram".

QUESTION ORALE 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 remplacement des signaux routiers indiquant une agglomération d'ici au 1^{er} juin 2015".

M. le président.- À la demande du ministre, les questions orales sont reportées à la prochaine réunion.