



**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 1 JUNI 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 1<sup>ER</sup> JUIN 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@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

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

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

**INHOUD****SOMMAIRE**

INTERPELLATIES	8	INTERPELLATIONS	8
- van de heer Ridouane Chahid	8	- de M. Ridouane Chahid	8
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de nieuwe route van tramlijn 9".		concernant "la nouvelle ligne du tram 9".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Hervé Doyen, mevrouw Annemie Maes, de heer Pascal Smet, minister, de heer Ridouane Chahid.</i>	10	<i>Discussion – Orateurs : M. Hervé Doyen, Mme Annemie Maes, M. Pascal Smet, ministre, M. Ridouane Chahid.</i>	10
- van de heer Marc Loewenstein	19	- de M. Marc Loewenstein	19
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de uitvoering van het gewestelijk parkeerplan".		concernant "la mise en œuvre du Plan régional de stationnement".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, mevrouw Cieltje Van Achter, de heer Hervé Doyen, de heer Ridouane Chahid, de heer Pascal Smet, minister, de heer Marc Loewenstein, de heer Arnaud Verstraete.</i>	22	<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, Mme Cieltje Van Achter, M. Hervé Doyen, M. Ridouane Chahid, M. Pascal Smet, ministre, M. Marc Loewenstein, M. Arnaud Verstraete.</i>	22
- van de heer Hamza Fassi-Fihri	33	- de M. Hamza Fassi-Fihri	33
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verlenging van de metrolijn Koning Boudewijn in het kader van de bouw van het nationale stadion".		concernant "le prolongement du métro Roi Baudouin dans le cadre de la construction du stade national".	

MONDELINGE VRAGEN	33	QUESTIONS ORALES	33
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum</p> <p>aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>en aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,</p> <p>betreffende "de reiniging van de eigen beddingen aan en de haltes van de MIVB".</p>	33	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>et à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,</p> <p>concernant "le nettoyage des sites propres et des arrêts de la STIB".</p>	33
<p>- van de heer Arnaud Pinxteren</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de befietsbaarheid van de Grote Ring".</p>	34	<p>- de M. Arnaud Pinxteren</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la cyclabilité de la Grande ceinture".</p>	34
<p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de instemming van de regering voor de bouw van meerdere overstapparkings".</p>	34	<p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'assentiment du gouvernement au projet de création de plusieurs parkings de transit".</p>	34
<p>- van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p>	34	<p>- de M. Marc Loewenstein</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p>	34

betreffende "de aanpassing van het traject van bus 48 en de problemen voor de gemeenten Vorst en Ukkel".		concernant "l'adaptation de l'itinéraire du bus 48 et les difficultés subies par les communes de Forest et Uccle".	
INTERPELLATIES	35	INTERPELLATIONS	35
- van de heer Paul Delva	35	- de M. Paul Delva	35
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het contactloos betalen in het Brussels openbaar vervoer".		concernant "le paiement sans contact dans les transports en commun bruxellois".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Paul Delva.</i>	38	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Paul Delva.</i>	38
- van mevrouw Céline Delforge	41	- de Mme Céline Delforge	41
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verschillende mobiliteitsonderzoeken voor het noorden van Brussel".		concernant "les différentes études sur la mobilité au nord de Bruxelles".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	44	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	44
MONDELINGE VRAGEN	47	QUESTIONS ORALES	47
- van mevrouw Martine Payfa	47	- de Mme Martine Payfa	47
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 werken op de gewestelijke as van het zuidwesten van Brussel en de administratieve traagheid bij Mobiel Brussel".		concernant "les chantiers sur l'axe régional du sud-est de Bruxelles et la lenteur administrative au sein de Bruxelles Mobilité".	
- van de heer Hervé Doyen	51	- de M. Hervé Doyen	51
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 vordering van de installatie van verkeersborden tegen quads op het gewestelijk grondgebied".		concernant "l'avancement de l'installation des panneaux anti-quads sur le territoire régional".	
- van de heer Paul Delva	52	- de M. Paul Delva	52
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 aanduiding van de route naar Compostela".		concernant "la signalisation du chemin de Compostelle".	
- van de heer Pierre Kompany	56	- de M. Pierre Kompany	56
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 vonnis van de politierechtbank en de opvolging van het Uber-dossier".		concernant "le jugement du tribunal de police et les suites données au dossier Uber".	
- van mevrouw Céline Delforge	57	- de Mme Céline Delforge	57
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 organisatie van de aansluitingen op het MIVB-net".		concernant "l'organisation des correspondances sur le réseau de la STIB".	

- van mevrouw Céline Delforge 60

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

betreffende "de bediening van de  
hippodroom van Bosvoorde".

- de Mme Céline Delforge 60

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

concernant "la desserte de l'hippodrome de  
Boitsfort".

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

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID

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

**betreffende "de nieuwe route van  
tramlijn 9".**

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

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*-  
*Op 4 mei ging de eerste fase van de werkzaamheden voor tramlijn 9 van start op het traject tussen de Dikkebeuklaan, de Romeinsesteenweg en de Tentoonstellingslaan. Het einde van de werkzaamheden op het traject van Simonis naar de Dikkebeuklaan is gepland voor september 2018, maar voor de laatste fase van de werkzaamheden, namelijk de uitbreiding naar de Heizel is er nog geen planning.*

*Tram 9 leidt al vijftien jaar tot animo onder de Jetse bevolking, die het gevoel heeft dat ze niet voldoende betrokken werd bij de uitwerking van het project.*

*Voor de nieuwe tramlijn moeten bomen en parkeerplaatsen langs de Jetse Laan sneuvelen, in het bijzonder in de buurt van het Koningin Astridplein, dat het commerciële hart van Jette vormt en vooral kleine, winkels van zelfstandigen telt. De aanleg van de parkeergarage onder het plein zal een zware domper zetten op hun handelsactiviteiten. Ook de op een na grootste markt van Brussel zal er op zondag niet meer*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. RIDOUANE CHAHID

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

**concernant "la nouvelle ligne du tram 9".**

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

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Le 4 mai dernier, la première phase des travaux de la nouvelle ligne de tram 9 a débuté. Celle-ci concerne donc le tracé entre le carrefour de l'avenue de l'Arbre ballon, de la chaussée Romaine et de l'avenue de l'Exposition. La fin des travaux pour le tronçon entre Simonis et l'avenue de l'Arbre ballon serait prévue pour septembre 2018, mais aucune date ne semble fixée pour la seconde phase, c'est-à-dire l'extension jusqu'au plateau du Heysel.

Voilà maintenant quinze ans que ce projet existe et qu'il suscite de nombreux débats au sein de la population jettoise. Celle-ci, comme les commerçants de la commune, ne se serait pas sentie assez impliquée ou entendue dans l'élaboration du projet.

Il est à noter que la réalisation de ce nouveau tracé impliquera l'abattage de nombreux arbres et la suppression de nombreuses places de stationnement sur l'avenue de Jette, notamment à proximité de la place Reine Astrid qui constitue le cœur du dynamisme commercial de la commune de Jette, avec une majorité de petits commerces



*kunnen plaatsvinden.*

*De aanleg van tramlijn 9 omvat drie delen: de tramsporen, de ondergrondse parkeergarage en het plein zelf. Voor de aanleg van de sporen is er een vergunning, waartegen enerzijds de gemeente Ganshoren en anderzijds buurtcomités en winkeliers bezwaar ingediend hebben. Voor de aanleg van het Koningin Astridplein en de ondergrondse parkeergarage is de situatie minder duidelijk.*

*De situatie is zorgwekkend, te meer als je bedenkt dat de gemeente er terecht van uitging dat de tramlijn er pas zou komen, nadat de ondergrondse parking en het Koningin Astridplein afgewerkt waren.*

*Het is dus moeilijk om een idee te krijgen van de start- en einddatum van de toekomstige werf.*

*Voor de heraanleg van het Koningin Astridplein is er nog steeds geen aanvraag ingediend en er bestaat ook nog geen akkoord over de financiering. We begrijpen dan ook dat buurtbewoners en winkeliers zich zorgen maken: ze krijgen helemaal geen informatie over de planning van de werken in het economische hart van de gemeente die de aanleg van tramlijn 9 moeten compenseren. Welke invloed zullen de beroepsprocedures hebben op de planning van de werkzaamheden?*

*De ondergrondse parkeergarage zou 200 plaatsen tellen. Hoeveel plaatsen gaan er bovengronds verloren? Waarom is er nog geen vergunning aangevraagd voor de parkeergarage onder het Koningin Astridplein? Wanneer wordt de aanvraag ingediend? Hoe wordt de aanleg gefinancierd? Levert parking.brussels een bijdrage? Zal de parkeergarage op marktdagen toegankelijk zijn? Zal de prijs voor ondergronds parkeren dezelfde zijn als voor de parkeerplaatsen die bovengronds verdwijnen?*

*Wanneer wordt de vergunning voor de heraanleg van het Koningin Astridplein ingediend? Vanwaar de vertraging? Is er een financieringsplan voor de werkzaamheden?*

*Dat de drie werven na elkaar uitgevoerd worden, zal bijzonder zware gevolgen voor de gemeente hebben. Hoe lang zal het Koningin Astridplein ontoegankelijk zijn? Zal dat ook op zondag zo zijn?*

indépendants qui font tout son charme. Le chantier du parking souterrain sous la place Reine Astrid, prévu pour compenser la perte de places en surface, entraînera des travaux qui pèseront lourdement sur l'activité de ces petits commerces situés, pour une bonne part, sur cette place au cœur de la commune. Ces travaux rendront également impossible la tenue du second plus grand marché de Bruxelles qui s'y installe tous les dimanches.

Le dossier du tram 9 comprend trois volets : l'aménagement à réaliser pour le passage du tram, l'aménagement du parking sous la place Reine Astrid, et l'aménagement de cette place en surface. Pour le volet qui concerne le tram, un permis a été délivré, mais deux recours en annulation ont été introduits et devraient être plaidés prochainement. L'un émane de la commune de Ganshoren, l'autre des comités d'habitants, riverains et commerçants. La situation est encore moins claire en ce qui concerne les aménagements de la place Reine Astrid et de son parking souterrain.

Cette situation est plutôt inquiétante, surtout quand on se rappelle que la position de la commune était, à raison, de voir conditionnée la réalisation de la ligne de tram à celle, préalable, de la place et de son parking souterrain. De fait, en ce qui concerne le parking sous la place Reine Astrid, le projet ne disposerait que d'un certificat d'urbanisme, mais pas encore d'un permis.

Nous avons donc du mal à nous faire une idée de la date de début et de la durée de ce futur chantier.

En ce qui concerne l'aménagement de la place Reine Astrid en surface, sauf erreur de ma part, il n'y a, pour l'heure, aucune demande de permis introduite, ni aucun accord quant au financement de ces travaux.

On peut, dès lors, comprendre l'inquiétude des riverains et des commerçants qui ne disposent d'aucune information précise quant à l'agenda, et qui risquent de devoir attendre encore longtemps pour voir réaliser les deux derniers volets initialement prévus pour compenser l'impact de la création de la ligne 9 sur le cœur économique de la commune.

Mes questions porteront sur trois volets indissociables.

*Is er al nagedacht over een tijdelijke verhuizing van de markt?*

*Kunt u ons zeggen hoeveel het hele project zal kosten? Kunt u de planning toelichten?*

D'abord concernant le chantier de la ligne 9, quel est l'impact du recours introduit sur le calendrier des travaux ?

Concernant le parking souterrain, le projet d'un nouveau parking de ce type viserait la création de 200 places. À combien la perte des places en surface s'élève-t-elle ? Quelles sont les raisons du retard pris par la demande de permis concernant le parking sous le terrain de la place Reine Astrid ? Quand cette demande sera-t-elle introduite ? Comment les travaux de ce parking seront-ils financés ? L'Agence de stationnement intervient-elle d'une façon ou d'une autre à ce sujet ? Ce parking souterrain sera-t-il accessible les jours de marché ? Le prix de ce parking souterrain sera-t-il équivalent au prix des places de stationnement supprimées en surface ?

Enfin, pour ce qui est de l'aménagement en surface de la place Reine Astrid, quand la demande de permis pour ce réaménagement sera-t-elle introduite ? Avez-vous des réponses concernant le retard actuel ? Un plan financier a-t-il été prévu pour ces travaux ?

Les trois chantiers s'annoncent consécutifs et non simultanés. Cette situation aura un impact particulièrement lourd sur la commune. Combien de temps la place Reine Astrid sera-t-elle inaccessible ? Le sera-t-elle le dimanche ? A-t-on déjà réfléchi à une relocalisation de ce marché ?

Ma question principale portait sur le calendrier et sur le plan financier de ce projet. Pourriez-vous nous préciser le coût et le calendrier définis par le gouvernement ?

### *Bespreking*

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** *(in het Frans).*- *Ik zou de heer Chahid willen geruststellen, want ik hoor wel degelijk andere dingen van de winkeliers met wie ik spreek. Het Brussels Gewest heeft nog nooit een dossier gehad waarbij de buurtbewoners zo intensief werden betrokken. Er werd een effectenstudie uitgevoerd waarvan de resultaten tweemaal openbaar onderzocht zijn. Ook de*

### *Discussion*

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

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Je ne vais pas répondre à la place du ministre, mais je prendrai quand même la parole pour ne pas être frustré par la suite.

Je voudrais rassurer M. Chahid, car il semble que nous ne rencontrions pas les mêmes commerçants. L'implication de la population dans ce dossier, tant pour son volet régional qu'en ce qui concerne la

*aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning is openbaar onderzocht en ik heb talloze informatievergaderingen georganiseerd.*

*Het Koning Astridplein is een van de levendigste winkelbuurten in het Brussels Gewest. De gemeente Jette en het gewest zijn niet bij de pakken blijven zitten. Een aantal maanden geleden werd er een gemeentelijk begeleidingscomité opgericht voor tram 9, waarin winkeliers en marktkramers talrijk vertegenwoordigd zijn. Het comité zal blijven bestaan zolang het project loopt.*

*De leden van het college, gewestelijke en gemeentelijke ambtenaren zitten ook in het begeleidingscomité. De winkeliers worden er vertegenwoordigd door de officiële winkeliersvereniging Shopping Jette.*

*Het gemeentelijk begeleidingscomité ging vorige week met een dertigtal mensen op werkbezoek in Mechelen. Het was de bedoeling kennis te nemen van de maatregelen om winkeliers te steunen tijdens de aanleg van een parkeergarage onder het Mechelse gemeenteplein.*

*Het gemeentelijk begeleidingscomité voor tram 9 organiseerde vorige week een bezoek aan Mechelen met een dertigtal personen. Het was de bedoeling om daar kennis te maken met de maatregelen die het stadsbestuur er had genomen naar aanleiding van de aanleg van een ondergrondse parking.*

*De Jetse winkeliers worden dus nauw betrokken bij het project, ook al beweren sommigen het tegendeel. Het is een zeldzaamheid dat gemeenten in het Brussels Gewest op zo'n schaal positieve initiatieven ten behoeve van winkeliers nemen. We vragen hen om het project niet af te wijzen, maar om samen met de gemeente een echt stukje stadsontwikkeling op te zetten.*

*Het is een fabeltje dat het totale aantal parkeerplaatsen vermindert door de aanleg van de parkeergarage. Voor de markt op zondag zal er om te beginnen al veel meer parkeerplaats zijn.*

*Van maandag tot en met zaterdag staat er trouwens een kleine markt op het Koningin Astridplein, die ongeveer de helft van het plein in beslag neemt. Met de nieuwe parkeergarage zal het aantal beschikbare plaatsen in werkelijkheid*

STIB, est impressionnante. Nous n'avons jamais eu un dossier en Région bruxelloise qui a reçu autant de consultation des habitants. Il y a même eu une enquête publique sur le mode de consultation ! Nous avons eu une sorte d'étude d'impact - le ministre vous en parlera longuement - dont les résultats ont été soumis à une enquête publique par deux fois. Le permis d'urbanisme a, lui aussi, été soumis à une enquête publique. J'ai ensuite tenu de nombreuses réunions. Le ministre en témoignera. Voici pour l'implication des habitants.

Pour l'implication des commerçants, je remercie tout d'abord M. Chahid de s'inquiéter du pôle commercial de la place Reine Astrid. C'est un des pôles commerciaux les plus actifs en Région bruxelloise. Je pense qu'il est classé en septième ou huitième position. La commune et la Région ne sont pas en reste dans ce dossier. La commune a créé un comité communal d'accompagnement du tram 9 dans lequel les commerçants et les maraîchers sont représentés en nombre. Ce n'était pas une obligation, mais nous l'avons fait. Ce comité se réunit depuis plusieurs mois et accompagnera le projet du tram 9 tout au long du chantier qui vient de commencer il y a un peu plus d'un mois.

Les membres du collège et des fonctionnaires régionaux et communaux siègent également dans le comité d'accompagnement. Les commerçants y sont représentés par l'association Shopping Jette qui est l'association officielle des commerçants sur la place Reine Astrid et alentour, dont le président est membre du comité communal d'accompagnement du tram 9. Un véritable outil a donc été lancé par la commune. La Région mettra en place ses propres outils.

Enfin, le comité communal d'accompagnement de la ligne de tram 9 a réuni une trentaine de personnes à Malines la semaine dernière pour rencontrer les autorités. La rencontre avait pour but d'observer les mesures mises en place pour accompagner les commerçants dans le projet de création d'un parking sous la place communale malinoise.

Malgré leur sentiment, les commerçants jettois sont très impliqués. Il est rare, en Région bruxelloise, que des communes prennent des initiatives positives d'une telle ampleur envers les commerçants. On ne demande pas aux

*toenemen van 70 tot 200, wat de buurt een echte meerwaarde biedt. De stedenbouwkundige vergunning is er natuurlijk al en ook de financiering is rond.*

*Gemeentelijke en gewestelijke politici moeten zich collectief achter dit project scharen. Het heeft geen zin om te blijven zeuren over een project dat er hoe dan ook komt.*

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

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).** - Tram 9 is al een oud verhaal dat stamt uit de tijd van de heer Chabert. Het is een goede zaak dat dit plan eindelijk wordt gerealiseerd. Ik herinner mij een informatievergadering van jaren geleden waar eigenlijk dezelfde vragen werden gesteld. Antwoorden op vragen die al in de vorige legislatuur werden beantwoord, zoals het aanplanten van bomen, zijn al te vinden in de verslagen van dit parlement. In de gemeenten zijn alle partijen, meerderheid en oppositie, voorstander van tram 9, de parking en de heraanleg van het Spiegelplein.

Een heikel punt was tot voor kort de communicatie, zeker in vergelijking met de communicatie die over tram 71 werd gevoerd. Tram 71 is nog geen concreet project, maar de gewestelijke instanties, namelijk de MIVB en/of

commerçants de s'aligner derrière le collègue pour refuser le projet. Au contraire, on leur demande d'accompagner le collègue pour créer un réel projet urbain et de développement des transports publics dans une ville qui en a bien besoin.

Une espèce de sophisme consiste à croire que le parking réduira le nombre de places de stationnement. Cela mériterait un calcul plus subtil que celui fait de manière simpliste par certains. Par exemple, le nouveau parking aménagé pour le marché qui se tient tous les dimanches libérera le nombre de places de stationnement ce jour-là.

Un marché occupe la moitié de la place tous les jours, du lundi au samedi. Avec le nouveau parking, le nombre de places passera de 70 à 200, ce qui apportera une vraie plus-value en termes de stationnement dans le quartier, contrairement à ce que certains continuent d'affirmer. Il est bien entendu que le permis d'urbanisme a été délivré et que le financement est assuré.

Il importe que les classes politiques communale et régionale accompagnent ce projet, dont les travaux ont d'ailleurs débuté et qui aurait dû être terminé depuis longtemps. Il relève de notre responsabilité collective de le faire aboutir. Cessons de geindre autour d'un projet qui, quoi qu'il en soit, sera réalisé.

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

**Mme Annemie Maes (Groen)** *(en néerlandais).* - *Le projet de la ligne de tram 9 date déjà de l'époque de M. Chabert. Il est heureux qu'il se concrétise enfin. Les questions d'aujourd'hui ont déjà trouvé réponse sous la précédente législature. Au sein des communes concernées, majorité et opposition soutiennent le projet de tram 9, de parking et de réaménagement de la place Reine Astrid.*

*Ce dossier a souffert d'un manque de communication, qui est d'autant plus flagrant si l'on considère la communication autour du projet de la ligne de tram 71.*

*Comment la communication relative au chantier est-elle organisée ? Pour quel budget ? Qui, de la STIB ou de Bruxelles Mobilité, sera chargé de la communication future à destination des habitants,*

Brussel Mobiliteit hebben er wel al veel geld in gestopt. Wat betreft de bouwplaats van tram 9 bleef het tot voor kort verrassend stil.

Hoe werd er over de bouwplaats gecommuniceerd? Zal er nog verder worden gecommuniceerd met de bewoners, handelaars en weggebruikers? Zal de MIVB of Brussel Mobiliteit dit doen? Welk budget werd uitgetrokken voor de communicatie? Op welke manier zal de communicatie gebeuren, via folders, websites, flyers, infomomenten? Hoe wordt dit georganiseerd? Het is immers erg belangrijk om de handelaars en de gebruikers mee te hebben op momenten dat er zich moeilijkheden voordoen. Omdat het een grote bouwplaats is die jaren zal aanslepen, vraag ik mij af hoe de klachten of vragen behandeld zullen worden. Ik heb begrepen dat er een ombudsman is. Is hij dag en nacht, alle dagen bereikbaar?

Als ik de schepenen in Jette goed begrepen heb, heeft de gemeente aan het gewest gevraagd om via mobiliteitscontracten een grotere aanwezigheid van de politie te verkrijgen op de verkeerspunten op de gewestwegen waar de verkeerswerkzaamheden nu bezig zijn.

Het opbreken of halveren van een belangrijke invalsweg heeft natuurlijk consequenties voor de mobiliteitsstromen. In welke mate zult u tegemoetkomen aan die terechte vraag? Ik weet niet wat de timing is en of die kan worden gerespecteerd met betrekking tot de weersomstandigheden en de materialen.

Ik kijk uit naar het moment dat de eerste tram effectief zal rijden. In de eerste fase zal de tram rijden tot het noorden van Jette en dan verder tot aan de Heizel. In welke tijdspanne ziet u dat gebeuren?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *De burgemeester van Jette heeft duidelijk gemaakt hoe de bevolking en de winkeliers betrokken werden en ik sluit me aan bij wat hij zei. Ik was aanwezig tijdens een van de vergaderingen over de heraanleg van het plein. De sfeer was eenduidig positief.*

*Gewest en gemeente hebben optimaal samen-*

*des commerçants et des usagers de la route ? Celle-ci passera-t-elle par des dépliants, des sites internet, des moments d'information ? Comment la gestion des plaintes sera-t-elle assurée ? Le médiateur sera-t-il disponible jour et nuit, sept jours sur sept ?*

*Selon les échevins de Jette, la commune aurait demandé à la Région d'assurer une présence policière plus importante aux croisements des voiries régionales concernées par les travaux.*

*Comment ferez-vous en sorte de limiter l'impact des travaux d'ouverture ou de rétrécissement d'une voie d'accès importante sur les flux de mobilité ? Quel est le calendrier des travaux ? Celui-ci prend-il en compte les conditions climatiques et les matériaux ?*

*Quand le premier tram de la ligne roulera-t-il jusqu'à Jette, puis jusqu'au Heysel ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - L'implication de la population et des commerçants a bien été présentée par le bourgmestre de Jette et j'appuie ses dires. J'étais présent à l'une des réunions évoquées sur le réaménagement de la place, que la Région et la commune doivent encore présenter ensemble. À cette réunion de travail, l'ambiance était positive et aucune friction ne s'est fait sentir.

*gewerkt in dit dossier. Ik wil de gemeente Jette daar expliciet voor bedanken, want in zulke dossiers wordt de schuld vaak in de schoenen van het gewest geschoven als er zich een probleem voordoet.*

*Van bij het begin van de werken ontstonden er gigantische mobiliteitsproblemen. Mijn kabinet belegde daarop een vergadering met de politie, de gemeente, Brussel Mobiliteit en de MIVB. Zo hebben we het probleem opgelost. Die methode zullen we ook in de toekomst gebruiken.*

*Het dossier van tram 9 gaat al erg lang mee.*

*(verder in het Nederlands)*

*U hebt al verwezen naar voormalig minister Jos Chabert die het dossier in de prullenmand had gegooid. Na het verzet had hij besloten om er niet aan te beginnen. Ik heb het dossier opgevist.*

*De vergadering waarop u ook aanwezig was, was heel heftig. Het is een mooi voorbeeld van hoe een politicus zich op dat moment moet gedragen. Hij moet zijn verantwoordelijkheid nemen en uitleggen waarom hij bepaalde keuzes maakt.*

*(verder in het Frans)*

*Dit dossier gaat over de aanleg van een nieuw tramtracé tussen Simonis en de Heizel.*

*De lijn zal de verbinding vormen tussen twee metrolijnen, maar ook tussen een buurt met een gezellige dorps sfeer, een drukbezocht universitair ziekenhuis en het aangename Laarbeekbos. Het is niet alleen een tramlijn, het is een stadsproject!*

*In de eerste fase wordt Simonis met de Heymboschlaan verbonden. De voorbereidingen zijn net begonnen en de eerste fase zal in de zomer van 2018 klaar zijn.*

*De haalbaarheidsstudie over het traject tussen de Heymboschlaan en de Heizel is afgerond. Weldra gaat de studie over het voorontwerp van start. Daarna wordt de vergunning aangevraagd. Tegen het einde van de werkzaamheden voor de eerste fase zou die geregeld moeten zijn.*

*(Opmerkingen van mevrouw Maes)*

Ensuite, je voudrais insister sur la collaboration optimale entre la Région et la commune dans ce chantier. Dans ce genre de dossiers où la Région coordonne le chantier, il apparaît assez facile pour un bourgmestre, lorsqu'un problème survient sur son territoire, de rejeter la responsabilité sur la Région et de se lancer dans des polémiques stériles. Cela arrive ailleurs, mais ce n'est pas le cas en l'espèce, et je tiens à publiquement remercier la commune de Jette pour son attitude.

Lorsque les impétrants ont commencé les travaux, des problèmes de mobilité colossaux se sont produits dès la première journée. Mon cabinet et moi-même avons convoqué une réunion où la police, la commune, Bruxelles Mobilité et la STIB étaient présents. Nous avons collaboré pour améliorer la situation et faire évoluer les choses sans heurt. C'est la méthode que nous avons convenu d'adopter à l'avenir : si un problème surgit, on se téléphone et on ne se plaint surtout pas par communiqués de presse interposés qu'on découvrira dans le journal. La collaboration se passe donc bien.

Le tram 9 est un vieux dossier.

*(poursuivant en néerlandais)*

*À l'époque, le ministre Chabert avait abandonné le projet. J'ai déterré le dossier.*

*La réunion à laquelle vous étiez également était orageuse. C'est un bel exemple de la manière dont un politicien doit se comporter. Il doit prendre ses responsabilités et expliquer les raisons de ses choix.*

*(poursuivant en français)*

Ce dossier concerne un projet de nouvelle ligne de tram en site propre entre Simonis et le plateau du Heysel.

Comme l'a dit M. Chahid, cet axe de transport en commun structurant reliera deux lignes de métro et desservira un important pôle commerçant, mais aussi une zone qui a conservé un aspect "villageois" et convivial, un hôpital universitaire très fréquenté, ainsi que, bien entendu, les habitants de ces quartiers, sans oublier le très agréable bois du Laerbeek.

*Als er nog voldoende geld overblijft in de gewestbegroting, zou het logisch zijn om ook de tweede fase tussen de Heymboschlaan en de Heizel aan te vatten. Ik kan niet zeggen of dat mogelijk wordt. Het hangt niet alleen van ons af, maar ook van de ontwikkeling van Neo, met onder meer de aanleg van een nieuw tramstation op de Heizel. We proberen dat in het achterhoofd te houden, want in het licht van de toekomstige ontwikkeling van de Heizel, mikken ook het Brussels Gewest, de gemeente Jette en de Stad Brussel op die keuze.*

*De stedenbouwkundige vergunning voor de parking werd in april 2015 uitgereikt. De gecombineerde vergunning inzake stedenbouw en milieu werd in februari aangevraagd, zoals gepland. Het dossier voor de aanvraag van de milieuv vergunning is volledig. Die vergunning zal dus niet lang op zich laten wachten.*

*Omdat de parkeergarage erg compact wordt, zal een deel van het Koningin Astridplein te allen tijde toegankelijk blijven. Het deel waar de werken plaatsvinden zal zo snel mogelijk opnieuw vrijgemaakt worden dankzij een bouwwijze die met de term 'cut-and-cover' wordt benoemd. Zodra het dak van de parking klaar is, kunnen er bovengrondse activiteiten op plaatsvinden, terwijl de verdere aanleg ondergronds gebeurt. Soms spreekt men ook van de Strossmethode.*

*Door de aanleg van de parkeergarage zullen ook de nutsbedrijven aan hun installaties moeten werken, wat ook gevolgen zal hebben voor de organisatie van de markt.*

*De gewestelijke en gemeentelijke administratie, de burgemeester van Jette, de nutsbedrijven en ikzelf werken nauw samen om de fases van de werf in goede banen te leiden. Met de gemeente Jette en de vertegenwoordigers van de marktkramers bespreken we de mogelijkheden om de markt te verhuizen. Het is de bedoeling dat de markt zo veel mogelijk kan plaatsvinden op de gedeelten van het plein waar niet wordt gewerkt.*

*We hopen dat we eind 2015 of begin 2016 van start kunnen gaan met de aanleg van de parkeergarage. In principe zouden de werkzaamheden rond het plein klaar moeten zijn tegen de zomer van 2017 of uiterlijk die van 2018. Er worden meer dan 200 nieuwe bomen aangeplant langs het nieuwe tramtracé. Dat zijn er een honderdtal meer dan er*

Au-delà d'un projet de ligne de tram, c'est un projet de ville !

La première phase reliera Simonis à l'avenue du Heymbosch. Les impétrants viennent de lancer les travaux préparatoires de cette phase du chantier qui s'étendra jusqu'à l'été 2018.

L'étude de faisabilité pour la seconde phase, entre l'avenue du Heymbosch et le Heysel, est à présent terminée et validée. Nous allons bientôt lancer l'étude d'avant-projet. Celle-ci se déroulera pour l'essentiel en 2016 et 2017, pour, après validation, déposer une demande de permis, que l'on devrait idéalement recevoir à l'issue des travaux de la première phase.

*(Remarques de Mme Maes)*

Si le budget régional l'autorise, il serait logique d'entamer la deuxième phase, reliant l'avenue du Heymbosch et le Heysel. Je ne dis pas que c'est possible, car cela ne dépend pas seulement de nous, mais aussi du développement de Neo, puisqu'une nouvelle station - reliant la ligne de tram 9 au prolongement de la ligne de tram 7 et à celle en provenance de la zone métropolitaine du côté flamand - sera construite sur le plateau du Heysel. Nous allons essayer de continuer dans cette voie. Étant donné le développement à venir du site, c'est aussi le choix stratégique de la Région, de la commune de Jette et de la Ville de Bruxelles.

Le parking doit aussi prendre place dans le calendrier. Le permis d'urbanisme pour sa réalisation a déjà été octroyé en avril 2015. La demande de permis mixte urbanisme-environnement est intervenue, comme prévu, au mois de février, tandis que le dossier de demande de permis d'environnement a été déclaré complet et que le permis ne devrait pas tarder à être délivré.

Le parking étant très compact, une partie de la place Reine Astrid restera accessible en tout temps. La partie en chantier sera remise à disposition le plus vite possible grâce à la méthode de construction dite "cut-and-cover": on ouvre, on referme, et on travaille en sous-sol. Ainsi, une fois la dalle de toiture du parking réalisée, celle-ci pourra accueillir des activités en surface, alors que la construction se déroulera majoritairement en sous-sol. On appelle cette procédure la méthode Stross.

*nu staan.*

*Op het Koningin Astridplein zijn er 182 parkeerplaatsen voor motorvoertuigen, waarvan 5 voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM), 31 plaatsen voor leveringen en 4 voor taxi's. Die zijn niet beschikbaar wanneer het markt is. De toekomstige ondergrondse parkeergarage zal 199 plaatsen tellen (waarvan 5 voor PBM's), dus 17 plaatsen meer dan nu. Bovengronds komen er plaatsen voor leveringen, taxi's en 2 plaatsen voor PBM's. In totaal zullen er dus 19 parkeerplaatsen meer zijn dan nu.*

*In de Jetselaan zijn er momenteel 196 parkeerplaatsen. Daarvan moeten er 27 verdwijnen voor de aanleg van de tramlijn en de heraanleg van de openbare ruimte. Het totale aantal parkeerplaatsen in de Jetselaan en op het Koningin Astridplein neemt dus lichtjes af, van 378 naar 370.*

*De ondergrondse parking blijft natuurlijk toegankelijk als het markt is. Dat was een zeer belangrijke factor in de keuze voor de parkeergarage.*

*De bouw van de parkeergarage wordt voor 60% gefinancierd door het gewest en voor de overige 40% door parking.brussels.*

*Er is een bezwaar ingediend. Dat gaat voornamelijk over opportunitetskwestie, zoals de keuze voor een besluit. Over het algemeen gaat de Raad van State daar niet over.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes, door de werken aan de nutsvoorzieningen is er sneller dan gedacht een eerste beknopte communicatie geweest. Alle buurtbewoners hebben een flyer ontvangen. Bij de voorstelling van de plannen hebben de burgemeester en ikzelf duidelijk aangekondigd dat er een specifieke uitgebreide communicatie zal volgen. Ik wil niet zozeer vergelijken met de communicatie over tram 71, want dat vind ik niet zo'n goed voorbeeld. Door de manier waarop daar de communicatie is verlopen, zijn er problemen ontstaan in Elsene, zowel bij de bevolking en de handelaars als bij de gemeente. Die zijn we nu aan het rechtzetten.

Mevrouw Maes heeft volkomen gelijk.

Indépendamment de la phase de construction du parking, certains concessionnaires devront intervenir sur leurs installations. Ces travaux auront également un impact sur l'organisation du marché.

L'administration régionale, l'administration communale, le bourgmestre, les concessionnaires et moi-même travaillons en étroite collaboration pour organiser au mieux les différentes phases du chantier. Les discussions sur la relocalisation du marché sont en cours avec la commune de Jette et les correspondants des marchés (quotidien, dominical et annuel). Le chantier va évidemment comporter différentes phases. L'objectif est d'utiliser au mieux l'espace inoccupé par chacune d'elles pour permettre au marché de se déployer.

Pour le moment, sous réserve de la date d'obtention du permis, nous espérons que, fin 2015 ou début 2016, nous pourrions commencer les travaux du parking. Normalement, les travaux autour de la place devraient être terminés pour l'été 2017. Nous visons l'été 2018 au plus tard. Plus de 200 nouveaux arbres seront plantés le long du tracé de la nouvelle ligne de tram, soit une centaine de plus qu'actuellement.

Le parking sur la place offre 182 places pour véhicules motorisés, dont 5 pour personnes à mobilité réduite (PMR). S'y ajoutent 31 places pour les livraisons et 4 pour les taxis, pour autant qu'il n'y ait pas d'activité comme le marché sur la place. Le futur parking souterrain proposera en permanence 199 places (dont 5 places destinées aux PMR), ce qui fait 17 places en plus par rapport à la situation actuelle. En surface sont prévues des places libres pour les livraisons, des places pour les taxis et 2 places pour les PMR, donc 19 places supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

Dans l'avenue de Jette, 196 places sont actuellement disponibles. Quelque 27 places de parking seront supprimées en voirie en conséquence de la création de la ligne de tram et du réaménagement de façade à façade, ce qui ramène le nombre de places disponibles à 169 dans l'avenue de Jette. Le nombre total de places pour l'avenue de Jette et la place Reine Astrid passe donc de 378 à 370 places de parking. La diminution n'est pas très grande.

Le parking sera, bien entendu, accessible en



Communicatie en informatieverspreiding is ontzettend belangrijk. Daarom hebben we afgesproken dat we totaal anders te werk zullen gaan. Er komt een nauwe samenwerking tussen de gemeente en het gewest. Er is een permanente werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van beide kabinetten, maar ook van de communicatiediensten van de administraties. Er komt een website, namelijk [www.tram9.brussels](http://www.tram9.brussels).

Het communicatieplan moet tegen de zomer in werking gesteld worden. De eigenlijke werkzaamheden op de bouwplaats van de tram vangen dan pas aan. Nu zijn de voorbereidende werkzaamheden bezig aan de nutsvoorzieningen. Er komt een uitgebreide brochure en er wordt ook een video gemaakt, zodat we kunnen tonen hoe de tram zal rijden. Ondertussen is er een ombudsman aangesteld. Op de bouwplaats komt er een kiosk waar de mensen terecht kunnen voor informatie, plannen en dergelijke meer.

De bedoeling is dat we over dit stadsproject, dat meer is dan alleen de aanleg van een tramlijn, duidelijk communiceren. Op de website zal alle informatie te vinden zijn, dus niet alleen over de voortgang van het project, maar ook over eventuele problemen. De eerste bron van informatie moet de website zijn. Terwijl de brochure duidelijke uitleg bevat, zal op de website actuele informatie te vinden zijn. Dat zal gebeuren door een communicatiebureau, dat aangesteld zal worden aan de hand van een aanbesteding. Dat was niet voorzien, maar de procedure is momenteel lopende.

Ik weet dat de gemeente gevraagd heeft om de aanwezigheid van de politie op de bouwplaats te financieren. Ik vind het enigszins vreemd dat het gewest geld moet geven, opdat de politiediensten hun werk zouden doen. Ik heb deze maatregel destijds wel ingevoerd, maar dat was om de aandacht op het probleem te vestigen. Eigenlijk is dat een normale politietoekening. Het gewest trekt vele duizenden euro's uit, ook op andere plaatsen in het gewest, om politieagenten het verkeer te laten regelen, maar dat gebeurt niet altijd efficiënt.

In het algemeen vraag ik me af of dit wel opportuun is.

Op dit moment zijn er al werkgroepen en follow-upvergaderingen. Dit is dus een vraag waarop ik

période de marché. Il s'agissait d'un critère essentiel dans le choix du type de parking et de l'implantation de ses trémies en dehors de l'emprise du marché dominical.

Concernant le financement du parking, nous confirmons la répartition des frais d'investissement effectuée par le précédent gouvernement : la Région prend en charge 60% des frais de construction et parking.brussels, les 40% restants.

Un recours a été introduit. Il porte principalement sur des questions d'opportunité, comme le choix d'un arrêt. Normalement, le Conseil d'État ne tranche pas ce genre de questions.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Maes, à l'occasion des travaux sur les impétrants, tous les habitants du quartier ont reçu un prospectus. Et, lors de la présentation des plans, le bourgmestre et moi-même avons annoncé qu'une communication plus approfondie suivrait. J'estime qu'il ne faut pas suivre l'exemple de la communication au sujet de la ligne de tram 71 car elle a suscité des problèmes à Ixelles, aussi bien auprès de la population que des commerçants et de la commune.*

*Mme Maes a entièrement raison. La communication est primordiale. Nous avons donc convenu de collaborer étroitement avec la commune. Un groupe de travail permanent réunissant des représentants des deux cabinets et des services de communication des administrations a été instauré. Et le site internet [www.tram9.brussels](http://www.tram9.brussels) a été créé.*

*Le plan de communication doit être mis en œuvre pour l'été, au lancement du chantier du tram. Une brochure explicative et une vidéo sont prévues. Entre-temps, un médiateur a été engagé. Et, sur le chantier, un kiosque permettra de s'informer.*

*L'objectif est de communiquer clairement à propos de ce projet qui dépasse le simple aménagement d'une ligne de tram. Toute l'information, aussi bien sur l'état d'avancement que sur les éventuels problèmes rencontrés par le projet, sera consultable sur le site internet. Ce site, qui sera la première source d'informations actualisées sur le projet, sera réalisé par un bureau de communication engagé sur la base d'un appel*

vandaag niet wil of kan antwoorden, omdat het beleid hiervan eerst in een ruimer kader moet worden geplaatst.

*(verder in het Frans)*

*Ik denk dat ik al uw vragen beantwoord heb.*

*Er komt nog een informatiecampa­gne over de werkzaamheden.*

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

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*- *De buurtbewoners en de winkeliers zullen pas volledig gerustgesteld zijn als de werkzaamheden achter de rug zijn. Ik heb mijn interpellatie ingediend omdat ik op een zondagochtend op de Jetse markt werd aangeklampt door ongeruste winkeliers.*

*Over de parkeergarage ben ik het eens met de heer Doyen, maar waarom werd de aanleg ervan destijds met die van de tram gelinkt? Er werd duidelijk gezegd dat de parkeergarage het verlies aan parkeerplaatsen moest compenseren.*

*Ik wil nog benadrukken dat mijn vraag voornamelijk over de timing en de financiering van de werkzaamheden ging.*

*- Het incident is gesloten.*

*d'offres. La procédure est en cours.*

*À propos de la demande de la commune de financer la présence de la police sur le chantier, il me semble étrange que la Région doive donner de l'argent pour que les services de police fassent leur travail. Certes, j'ai moi-même introduit cette mesure, mais c'était pour attirer l'attention sur le problème. Je me demande maintenant s'il est opportun que la Région dépense des milliers d'euros pour que les agents de police règlent la circulation en différents endroits de la capitale.*

*Quand les groupes de travail et les réunions de suivi auront porté leurs fruits, nous pourrons prendre à ce sujet une décision inscrite dans une politique plus large.*

*(poursuivant en français)*

Je pense avoir répondu à toutes vos questions.

Une campagne d'information, de publicité et de communication autour de ce chantier devra être lancée à destination des citoyens.

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

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Je remercie le bourgmestre de la commune de Jette pour ces précisions.

Les riverains et les commerçants ne seront rassurés qu'à la fin des travaux. Il est faux d'affirmer qu'ils se réjouissent du lancement du chantier. D'ailleurs, mon interpellation faisait suite aux questions qui m'ont été posées, un dimanche matin sur le marché de Jette, par des commerçants qui se disaient inquiets.

Quant au parking, je partage l'avis de M. Doyen. Mais alors, pourquoi avoir lié, à l'époque, la question du parking à celle du tram ? Certains avaient clairement dit qu'un parking était nécessaire pour compenser la perte de stationnement. Si le parking n'est pas utile, pourquoi le créer ?

Je précise que ma question portait essentiellement sur l'échéancier et le financement des travaux.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "de uitvoering van het gewestelijk parkeerplan".**

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

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** *(in het Frans).*- De uitvoering van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan heeft heel wat overleg en voorbereiding gevraagd. U hebt in november toegelicht dat u eerst de Brusselse burgemeesters hebt ontmoet om samen met hen de struikelblokken voor de uitvoering van het plan te bestuderen.

*Aangezien er heel wat problemen bleken te bestaan voor het uittekenen van de parkeersectoren en het uitzonderingssysteem, werden er technische werkgroepen opgericht. De gelijkheid van alle Brusselaars zou het basisprincipe moeten zijn voor de afgifte van de parkeerkaarten en de bepaling van de parkeersectoren. Dat was in elk geval een van de richtlijnen van de technische werkgroepen.*

*Nu moet alles nog op politiek vlak worden vertaald. Er zou nog geen volledige eensgezindheid heersen over de delicate kwestie van de uitzonderingen.*

*Wat zijn de conclusies van de werkgroep met betrekking tot de parkeersectoren? Welke vooruitgang is er geboekt met betrekking tot de uitzonderingen? Welke criteria zullen er worden ingevoerd om een evenwichtige verdeling van de voertuigen te waarborgen in verhouding tot het aantal beschikbare parkeerplaatsen?*

*Hoe ver staan de onderhandelingen binnen de Conferentie van Burgemeesters? Hebben er bilaterale gesprekken met de negentien gemeenten plaatsgevonden?*

*Een gewestelijk plan moet voor een grotere harmonisering zorgen, maar wie zal zich aan wie*

**INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "la mise en œuvre du Plan régional de stationnement".**

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

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- L'exécution du Plan régional de politique du stationnement (PRPS), en vertu de l'ordonnance du 22 janvier 2009, a nécessité un temps de préparation et de concertation dont vous nous dressiez l'état en novembre 2014, lors d'une précédente interpellation sur la question.

Poursuivant le souhait de disposer d'un plan efficace et cohérent, vous avez d'abord rencontré les bourgmestres bruxellois et étudié avec eux les obstacles à la mise en œuvre du PRPS.

Sans vouloir n'en éluder aucune, il est indéniable que l'exercice de sectorisation et le système de dérogation concentrent une grande partie des difficultés. Pour y remédier, des groupes techniques de travail ont été constitués.

Si vous évitiez de vous prononcer de manière unilatérale sur ces deux problématiques lorsque je vous interrogeais en novembre, vous pourriez certainement nous informer des conclusions tirées au terme des discussions. L'équité entre les Bruxellois devrait être au principe de la délivrance des cartes et de l'attribution des secteurs. Ce fut, en tous les cas, l'une des lignes directrices des groupes techniques.

Il reste aujourd'hui à concrétiser tout ceci au niveau politique, et sur ce point, il ne semble pas encore y avoir unanimité. Au-delà du travail technique effectué sur la sectorisation, il reste encore l'épineuse question des dérogations, et donc de l'équilibre global de la mise en œuvre d'un plan régional de stationnement.

*moeten aanpassen? Wat als twee buurgemeenten verschillende opties voorstellen? Hoe zal de regering die met elkaar verzoenen? Hoe zult u concurrentie tussen gemeenten voorkomen?*

*Artikel 40 van de ordonnantie van 22 januari 2009 bepaalt dat de controle en de inning uitsluitend onder de bevoegdheid van parking.brussels en de gemeenten vallen. Artikel 44 voorziet in een overgangssysteem voor de gemeentes die de controle en de inning aan een privébedrijf hebben toevertrouwd, maar parking.brussels kan de gemeentelijke concessieovereenkomsten wel overnemen op basis van artikel 45, § 2.*

*Er is een contradictie tussen de artikels 40 en 45. Hoe moeten die bepalingen worden geïnterpreteerd? De juridische adviezen ter zake zouden tegenstrijdig zijn. Zou het bijgevolg niet beter zijn om de bepalingen te wijzigen en de gemeenten opnieuw de mogelijkheid te bieden om met concessieovereenkomsten te werken? Waarom mag parking.brussels doen wat de gemeenten niet meer mogen doen?*

*Zijn het geweest en parking.brussels erin geslaagd om een uniform controlesysteem in te voeren, of op zijn minst een systeem dat compatibel is voor de negentien gemeenten?*

*De ordonnantie werd zes jaar geleden goedgekeurd. Is het voorgestelde systeem in overeenstemming met de oorspronkelijke doelstellingen?*

*Zo staat in de inleiding van het plan dat het parkeerbeleid een belangrijke hefboom kan zijn om de Brusselaar minder afhankelijk te maken van de auto, om een overschakeling van de auto op het openbaar vervoer en de actieve modi te bevorderen, om meer ruimte vrij te maken voor andere verplaatsingswijzen en om de buurtbewoners een parkeerplaats op een aanvaardbare afstand van hun woning te waarborgen.*

*Uw voorganger preciseerde "dat het nieuwe parkeerbeleid in samenwerking met de gemeenten gerealiseerd zou worden, waarbij het gewestelijk plan een kader zou vormen dat de gemeenten met een parkeeractieplan moeten vertalen naar hun specifieke situatie op het terrein. Dankzij deze aanpak zouden lokale parkeerbehoeften in een geharmoniseerde aanpak ingepast kunnen worden. Eenheid in verscheidenheid dus."*

Quelles sont les conclusions du groupe de travail chargé de la sectorisation ? Où en sont les avancées en matière de dérogations ? Quels sont les critères à mettre en place pour veiller à une répartition équilibrée des véhicules par rapport aux places de stationnement disponibles ?

Quant à la dimension politique, quel est l'état des discussions au sein de la Conférence des bourgmestres ? Des rencontres bilatérales ont-elles eu lieu avec les dix-neuf communes ?

Par ailleurs, un nouveau délai a été accordé par le gouvernement aux communes pour l'établissement de leur plan d'action communal de stationnement (PACS). Certaines communes ont pourtant déjà déposé leur PACS, respectant les échéances prévues, mais se retrouvent aujourd'hui en difficulté et devraient relancer les procédures et les mises à l'enquête publique.

Pourriez-vous m'indiquer les mesures qui seront prises pour répondre au souci des communes ayant déjà introduit leur PACS et théoriquement contraintes à relancer une enquête publique ?

Pourriez-vous, par ailleurs, me communiquer le calendrier des différentes dates butoirs auxquelles sont confrontées les communes et la Région pour la mise en œuvre du Plan ?

Quant à l'approbation de ces PACS, il me revient, d'une part, qu'il est décidé de les approuver séparément et pas dans leur ensemble - le contraire reporterait encore davantage la mise en œuvre du plan -, et d'autre part, que le gouvernement veillera à une harmonisation des plans entre les communes limitrophes.

La logique d'un plan régional souligne la nécessité d'harmonisation. Mais qui devra s'adapter à qui ?

Comment le gouvernement prévoit-il de concilier des options différentes proposées par deux communes limitrophes ? Quid des mesures pour éviter les effets de concurrence entre communes ou les conséquences de régimes différents pratiqués par deux communes sur un même secteur ?

Un autre point concerne l'article 40 de l'ordonnance, qui prévoit que le contrôle et la perception relèvent uniquement de parking.brussels ou des communes. Un régime transitoire pour les

*Vandaag lijkt er echter meer verscheidenheid dan eenheid te zijn.*

*In welke mate beantwoordt het systeem aan de oorspronkelijke doelstellingen uit 2009?*

communes qui ont confié le contrôle et la perception à une entreprise privée est repris à l'article 44 de l'ordonnance. Parking.brussels peut, conformément à l'article 45, alinéa 2, reprendre des concessions communes.

Sur ces points, deux questions me viennent à l'esprit. D'abord, compte tenu de la contradiction entre les articles 40 et 45 alinéa 2, comment interpréter ces deux dispositions au regard du droit ? Des avis juridiques auraient été demandés et les conclusions seraient contradictoires. Ne serait-il pas utile de modifier ces dispositions et de rouvrir aux communes le recours à des contrats de concession ? Sur quelle base et selon quelles motivations parking.brussels pourrait-elle faire ce que l'ordonnance interdit aujourd'hui aux communes ?

Concernant l'harmonisation des systèmes de contrôle, pourriez-vous nous informer sur les solutions que la Région et parking.brussels entendent mettre en œuvre pour arriver à un système uniforme ou à tout le moins compatible entre les dix-neuf communes ?

Enfin, six ans après le vote de l'ordonnance, considérant les divers arrêtés d'exécution, les discussions en cours et les adaptations à venir, il serait intéressant de s'interroger sur l'adéquation du système mis en place avec les objectifs initialement poursuivis.

Dans l'introduction du petit cahier relatif au Plan régional de politique de stationnement, on peut lire : "La politique de stationnement constitue un levier potentiel essentiel pour la réduction de la dépendance automobile, pour susciter le basculement de la voiture vers les transports publics et les modes actifs, qu'il s'agisse des Bruxellois ou des navetteurs, pour libérer l'espace en voirie pour les autres modes de déplacement, pour garantir aux riverains la possibilité de disposer d'une place dans un périmètre acceptable à partir de leur domicile".

Dans la préface de ce plan, votre prédécesseur précisait : "Le plan harmonise et simplifie les règles de stationnement dans toute la Région. Il vise à mettre tous les automobilistes sur un pied d'égalité à Bruxelles. À l'aide de ce Plan de stationnement, nous souhaitons mieux gérer et maîtriser le stationnement afin de rendre la ville

viale. La Région souhaite accorder suffisamment d'espace aux piétons, cyclistes et transports publics. Toutefois, le nombre de places de stationnement pour riverains augmentera en dehors de la voirie publique. La nouvelle politique de stationnement sera mise en œuvre en collaboration avec les communes. Le Plan régional de politique de stationnement constitue un cadre obligatoire que les communes disposant d'un plan d'action de stationnement devront adapter à leur réalité locale. C'est le principe de l'unité dans la diversité".

Aujourd'hui, nonobstant les bonnes intentions de tous, le régime de la diversité semble l'emporter sur celui de l'unité.

Quel est l'état actuel de la situation face aux objectifs fixés en 2009 ? Qu'en est-il de l'adéquation du système qui sera mis en œuvre aux objectifs initiaux de l'ordonnance que vous avez vous-même initiée il y a deux législatures ?

### *Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ook wij stellen ons vragen bij het uitblijven van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, want wij blijven met zijn allen op onze honger zitten.

Ondertussen zijn de verkiezingen een jaar achter de rug. De uitvoering van het plan had dus al negen maanden geleden kunnen beginnen, maar u en uw regering hebben ervoor gekozen om het tot 2017 uit te stellen! U neemt wel heel veel tijd. Eigenlijk gooit u alles overboord en begint helemaal opnieuw. De vorige regering trachtte eenheid in verscheidenheid te brengen en u doet precies het omgekeerde.

Wij bevinden ons in een tussenperiode en hebben de indruk dat sommige gemeenten de gelegenheid te baat nemen om bepaalde zaken nog snel naar hun hand te zetten. Zo worden er een aantal nieuwe openbare parkings aangelegd. De stad Brussel kondigt bijvoorbeeld vier nieuwe ondergrondse parkings aan, terwijl dat volgens de regels van het Parkeerbeleidsplan en het Iris 2-plan niet meer kan. Andere gemeenten sturen op een drafje hun

### *Discussion*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Nous nous interrogeons aussi par rapport au retard du Plan régional de politique du stationnement (PRPS).*

*La mise en œuvre du plan aurait dû commencer il y a neuf mois, mais vous et votre gouvernement avez décidé de la reporter à 2017 ! Au fond, vous recommencez tout à zéro. Le gouvernement précédent essayait d'amener l'unité dans la diversité et vous faites le contraire.*

*Nous avons l'impression que certaines communes profitent de cette période de transition pour reprendre certains aspects en mains et aménager de nouveaux parkings, comme la Ville de Bruxelles, alors que le PRPS et le Plan Iris 2 ne le lui permettent pas. D'autres communes en profitent pour adapter rapidement leur règlement de stationnement. Un chat n'y retrouverait pas ses petits.*

*Vous avez donné l'impression aux communes que tout était à nouveau négociable. C'était une*

parkeerreglementen bij. Een kat zou haar jongen niet meer terugvinden in dit kluwen van maatregelen.

De reden is dat u de gemeenten de indruk hebt gegeven dat alles opnieuw bespreekbaar en onderhandelbaar is. Dat was een slecht idee aangezien de meningen over het parkeerbeleid in het Brussels Gewest heel erg uiteenlopen.

Graag verneem ik wat de stand van zaken is op gemeentelijk niveau. Welke leidraad wordt er gevolgd? Bent u van plan om het Parkeerbeleidsplan volledig van tafel te vegen en een volledig nieuw plan op te stellen?

Wat doet parking.brussels op dit ogenblik? Het parkeeragentschap is ondertussen opgericht en ik zou graag weten waar het zich mee bezighoudt.

Moeten wij echt tot 2017 wachten tot er een operationeel plan komt?

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik sluit mij aan bij de terechte vragen van mijn collega's en verwijs graag naar de verklaringen die mevrouw Roex in februari deed in Brussel Deze Week. Volgens haar zijn heel wat elementen van de interne stadshervorming nog steeds niet uitgevoerd, met name wat het lokale parkeerbeleid betreft. Zij is niet echt mals in haar commentaar, want op het terrein zou er nog niet veel veranderd zijn. Zij heeft geen goed woord over voor de zogenaamde 'sectorisatie'.

In de pers vernemen wij bovendien dat u de gemeenten nog maar eens uitstel verleend hebt tot 30 september 2015, maar ook dat de gemeente Schaarbeek pas eind 2015 met haar huiswerk klaar zal zijn. Zal de timing van september 2015 wel gehaald worden nu sommige gemeenten er al vraagtekens bij plaatsen? Of zal er nog meer uitstel verleend worden?

Bent u het eens met de zienswijze van uw partijgenote, mevrouw Roex, dat er van de interne stadshervorming nog niet veel in huis is gekomen, vooral wat mobiliteit en parkeerbeleid betreft? Wat zult u daaraan doen?

*mauvaise idée vu les divergences d'opinions sur la politique du stationnement.*

*Quel est le fil conducteur au niveau communal ? Avez-vous l'intention de rejeter complètement le PRPS et d'établir un nouveau plan ?*

*Que fait parking.brussels, l'agence de stationnement désormais sur pied ?*

*Devrons-nous attendre jusqu'en 2017 pour avoir un plan opérationnel ?*

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Je me rallie aux questions de mes collègues. Mme Roex fustigeait dans la presse en février la lenteur de la réforme intrabrugeoise, et notamment le plan de stationnement local. Elle critiquait également la soi-disant "sectorisation".*

*La presse nous apprend en outre que le délai des communes pour rendre leur plan aurait été allongé jusqu'au 30 septembre 2015, mais que Schaerbeek ne sera prête qu'à la fin de l'année. Comment respecter un délai déjà mis en doute ?*

*Êtes-vous d'accord avec les déclarations de Mme Roex quant aux lenteurs de la réforme au niveau de la mobilité et du stationnement ? Comment comptez-vous y remédier ?*

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** (in het Frans). - *Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Loewenstein, maar niet bij het heersende pessimisme over het parkeerbeleid.*

*Het is belangrijk het dossier in het juiste perspectief te plaatsen. Sommige gemeenten staan al jaren in voor het parkeerbeleid op hun grondgebied. Er is nu echter een ordonnantie die bepaalt dat alle gemeenten een gemeentelijk parkeeractieplan moeten opstellen.*

*De steen des aanstoots is de indeling van het gewestelijke grondgebied in sectoren, omdat de gemeenten al veel eerder sectoren afbakenden en dat hun sectoren niet noodzakelijkerwijs overeenstemmen met die van de werkgroep van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB).*

*Het merendeel van de gemeenten heeft een reglement goedgekeurd in verband met de parkeergelden. Werden die reglementen goedgekeurd door het gewest of gebeurt dat na verloop van tijd automatisch? Ik heb de indruk dat bepaalde gemeentelijke reglementen geen rekening houden met de letter of de geest van de ordonnantie. Wat is het gewest daarmee van plan? Heeft het gewest een deadline? Wat gebeurt er met reglementen die niet overeenstemmen met de ordonnantie en die automatisch goedgekeurd worden bij het verstrijken van de deadline? Of voorziet de ordonnantie misschien in extra tijd na de gebruikelijke periode van 40 dagen?*

*Sommigen dromen van een eenvormig reglement voor het hele gewest, anderen streven naar harmonisering. Ik denk dat het mogelijk is om een aantal reglementen te harmoniseren zonder de gemeenten te verplichten om allemaal dezelfde regels toe te passen.*

*De Wegcode omvat richtlijnen die situaties omschrijven waaraan de gemeenten zich moeten conformeren. Zo mag je in een blauwe zone maximaal twee uur parkeren. De gewestelijke ordonnantie omschrijft rode, grijze, gele, groene en blauwe zones en de regels die daar van toepassing zijn. Een gemeente kan dus niet zomaar een paarse zone uitvinden.*

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

**M. Hervé Doyen (cdH).** - Je me rallie aux questions de M. Loewenstein. En revanche, je ne me rallie pas au pessimisme ambiant sur ce qui se fait ou ne se fait pas en matière de stationnement.

Il semblerait utile de remettre ce dossier en perspective : aujourd'hui, les communes gèrent-elles le stationnement sur leurs territoires respectifs ? C'est en effet le cas, et depuis des années pour certaines d'entre elles. Il reste qu'une ordonnance a été votée, et il faut la mettre en œuvre. Chaque commune est tenue de constituer un plan d'action communal de stationnement (PACS).

Le véritable problème se pose à la marge de tout cela, sur les deux ou trois points de conflits potentiels dus à des appréciations différentes que peuvent afficher la Région via son ministre et les communes via leurs bourgmestres. On a évoqué ce sujet à l'une ou l'autre réunion de la Conférence des bourgmestres. Le plan de sectorisation est une pierre d'achoppement à ce niveau, parce que les communes ont depuis longtemps ou récemment mis en place un plan de sectorisation communal et que celui-ci ne collera peut-être pas avec le plan de sectorisation élaboré dans le groupe de travail initié par l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) où un certain nombre de fonctionnaires régionaux et communaux sont appelés à collaborer.

La plupart des communes ont adopté un règlement relatif aux redevances. Ces règlements ont-ils été ou non adoptés et approuvés par la tutelle ou bien le sont-ils par expiration du délai imparti ? Pour avoir lu certains règlements de redevances provenant d'autres communes que la mienne, il m'apparaît que certains d'entre eux ne sont pas conformes à l'esprit, ni à la lettre de l'ordonnance. Comment la tutelle va-t-elle réagir par rapport à ces règlements approuvés par les conseils communaux de la plupart des communes bruxelloises qui, à ma connaissance, n'ont toujours pas fait l'objet d'une approbation par la Région en bonne et due forme ? La Région n'est-elle pas tenue par des délais en la matière ? Que fait-on avec un règlement de redevances qui n'est pas conforme à l'ordonnance et qui serait approuvé à l'expiration du délai ? À moins qu'une disposition de l'ordonnance ne prévoie un délai supplémentaire par rapport au délai habituel de 40 jours ?



*Sommige gemeenten hebben parkeergeld-regelingen goedgekeurd die niet overeenstemmen met de ordonnantie, door bijvoorbeeld abonnementen aan te bieden.*

*Ik ben optimistischer dan de andere sprekers en denk dat het wel zal loslopen. Het komt er gewoon op aan alle reglementaire aspecten en deadlines op elkaar af te stemmen en een akkoord te vinden over het beleid: willen we meer harmonisering of één reglement voor de negentien Brusselse gemeenten? In dat laatste geval zou ik voorstellen om de gemeentelijke parkeerbevoegdheden volledig naar het gewest over te hevelen, al vrees ik dat dat niet is waar mijn collega's van dromen.*

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

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).* - *Ik ben blij met de werkgroepen, want daar worden oplossingen gevonden voor de problemen.*

*Dat neemt niet weg dat er nog geen oplossing is voor het uittekenen van de parkeersectoren. Toen ik mijn gemeente in parkeersectoren wou verdelen, liet een van de twee buurgemeenten waarmee ik wou samenwerken weten dat ze er niet aan dacht om sectoren af te bakenen.*

Le reste est une question d'appréciation et d'opportunité politique. Certains rêvent d'une réglementation uniforme pour l'ensemble de la Région - ce qui me semble relever de l'incantation et de l'utopie -, d'autres souhaitent une harmonisation. Pour moi, il est possible d'harmoniser un certain nombre de législations sans pour autant obliger les communes à se couler dans un code unitaire stricto sensu.

Des notes et des directives sont données, comme le Code de la route. La loi est formée de directives qui définissent les situations auxquelles les communes doivent se conformer. On ne fait pas ce que l'on veut dans les zones bleues, par exemple : on peut y stationner maximum deux heures. L'ordonnance régionale fixe les types de zones : rouges, grises, jaunes, vertes et bleues, ainsi que les règles y afférentes. Une commune ne peut inventer demain une zone mauve, par exemple.

Certaines communes ont adopté des règlements sur la redevance qui ne sont pas du tout conformes à l'ordonnance, notamment en proposant des abonnements. Or, ce qui n'est pas prévu dans l'ordonnance n'est pas autorisé.

Pour rester plus optimiste que la plupart des intervenants, je pense que nous allons y arriver. Le tout est de faire correspondre tous les aspects réglementaires et les échéances, et de s'accorder sur une orientation davantage politique : voulons-nous plus d'harmonisation ou un règlement vraiment unique pour les dix-neuf communes bruxelloises ? Dans ce cas, je vous proposerais de retirer le stationnement des compétences communales et de l'octroyer entièrement à la Région, mais je crains que ce ne soit pas la piste rêvée par mes collègues.

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

**M. Ridouane Chahid (PS).** - Je salue les groupes de travail, car ils apportent de vraies réponses aux questions posées.

Toutefois, une solution devra être trouvée pour la sectorisation. J'ai fait l'exercice de diviser ma commune en treize secteurs. L'une des deux communes voisines avec lesquelles j'ai voulu collaborer m'a répondu que la sectorisation ne l'intéressait pas et qu'elle ne la ferait pas.

*Ook de communicatie met de omwonenden is belangrijk, zeker als ze in de buurt van een gemeentegrens wonen.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Helaas is de heer De Lille niet meer aanwezig... Om te beginnen citeert de heer Loewenstein hem slechts gedeeltelijk. Hij had het als voormalig minister inderdaad over eenheid in diversiteit, maar ook over het feit dat diversiteit de norm geworden was. Dat is het dossier dat ik geërfd heb.*

*Ik heb de ordonnantie in 2009 laten goedkeuren en dat was niet vanzelfsprekend. Het is uiteindelijk gelukt, maar daarna was ik helaas geen minister meer. Nu ik opnieuw minister ben en het dossier opnieuw op tafel ligt, blijkt dat er haast niets gebeurd is. Er werd op het einde van de vorige regeerperiode een parkeeragentschap opgericht, maar dat is niet volgens de regels van de kunst gebeurd.*

*Nu moeten de besluiten die op het einde van de vorige regeerperiode zijn goedgekeurd - en die weinig eenheid vertonen - bijgestuurd worden. Zo heeft een ondernemer in de ene gemeente geen vrijstellingskaart nodig, maar in de andere wel. Hetzelfde geldt voor onderwijzend personeel en andere beroepen. Het oorspronkelijke doel van de ordonnantie was nochtans harmonisering, begrijpelijkheid en coherentie.*

*De heer De Lille heeft het lef te zeggen dat de regering haar tijd neemt, terwijl hij zelf als verantwoordelijke minister vijf jaar lang bijna niets heeft gedaan. Bovendien was er in het begin van de regeerperiode sprake van irritatie tussen gewest en gemeenten.*

*Hij heeft dus geen reden om me uit te dagen in dit dossier. Ik wil ervoor zorgen dat het werk dat eerder uitgevoerd werd, voortaan leidt tot harmonisering, begrijpelijkheid en coherentie.*

*Zelfs ik, die mezelf als 'superregionalist' beschouw, droom niet van één reglement voor het hele gewest. We kunnen Haren niet vergelijken met de Vijfhoek of Bordet in Evere met Ukkel.*

Se pose également la question de la communication aux riverains. Il faudra leur indiquer comment se situer, surtout à ceux qui vivent près d'une frontière entre deux communes.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dommage que M. De Lille ne soit plus en salle, lui qui me provoque toujours... D'abord, la citation que M. Loewenstein fait des paroles de M. De Lille, est tronquée : certes, il y est question d'unité dans la diversité, mais elle disait aussi que c'est la diversité, et non plus l'unité, qui est devenue la norme. C'est le cas dans le dossier dont j'ai hérité. Je vais le redire, mais ça m'énerve.

J'ai fait voter cette ordonnance en 2009, ce qui ne fut pas facile. Cela a été jusqu'à la Cour constitutionnelle. Nous avons gagné en bout de course, mais nous n'étions malheureusement plus aux responsabilités après les élections. Et maintenant, je retrouve ce dossier sur la table, presque dans l'état où il était à l'époque. Une Agence de stationnement a certes été créée à la fin de la législature précédente, mais pas vraiment en bonne et due forme.

Ensuite, des arrêtés pris en fin de législature doivent être retravaillés, puisque je n'ai pas suivi ce dossier pendant que j'étais ministre de l'Enseignement en Flandre. Là aussi, dans les arrêtés, la diversité est devenue la règle. Le but était l'harmonisation, la lisibilité et la cohérence vis-à-vis des Bruxellois.

Il faut expliquer aujourd'hui aux Bruxellois, et dites-le à M. De Lille, que quelqu'un qui veut entreprendre à Bruxelles n'a pas besoin de carte de dérogation dans une commune, peut l'utiliser dans telle autre, etc. Même chose pour les enseignants, et il existe de très nombreux exemples.

Il est alors culotté de venir dire que le gouvernement perd du temps quand on a été cinq ans en charge de ce dossier sans presque rien faire. De plus, nous avons hérité d'une situation de crispation entre la Région et les communes.

Il n'y a donc pas lieu de me provoquer dans ce dossier. Notre objectif est désormais de relier ce qui avait été fait à l'époque dans un souci

*De burgers begrijpen echter niet dat er voor gelijkaardige situaties verschillende reglementen bestaan. We moeten de reglementen harmoniseren als een gemeentegrens door een wijk loopt. Autobezitters moeten hun auto ook kwijt kunnen in de volgende straat, ook al ligt die in een andere gemeente.*

*De parkeerordonnantie van 2008-2009 moet aangepast worden. Ik denk dat de commissie zich daar in oktober over zal buigen.*

*Er is dus geen sprake van één reglement voor het hele gewest, maar de gemeenten worden wel aangemoedigd om hun verantwoordelijkheid te nemen. Zelfs in Brussel-Stad zou er veel vaker gecontroleerd kunnen worden. In mijn buurt vind je voor twee uur 's nachts geen parkeerplaats omdat ze allemaal ingenomen zijn door restaurantbezoekers.*

*Alle burgemeesters en schepenen van Mobiliteit zijn het eens over het principe, neemt u dat maar van me aan.*

*De werkgroep houdt zich nog met twee of drie problemen bezig. Het eerste is dat van de verdeling in sectoren. Hoewel de leden van de werkgroep het over de grote lijnen eens zijn, resten er nog een paar vragen. Mijn medewerkers en ikzelf zullen het daar de komende weken over hebben met de burgemeesters en schepenen.*

*In het plan wordt het principe behouden van 150 ha per sector en van vier subzones. Tegelijkertijd wordt het probleem van de aangrenzende gemeenten geregeld. Het hele plan vertrekt van het standpunt van de inwoners. We willen ook automatisch aan elke bewoner een sector toekennen, die hij naar eigen voorkeur kan aanpassen. Ik hoop dat we het debat over de sectoren nog voor de zomer kunnen afronden.*

*Een nieuwe werkgroep met technici uit de gemeenten, de gewestelijke administratie en parking.brussels zal zich over het probleem van de vrijstellingen buigen en met een harmoniseringsvoorstel komen. Oorspronkelijk waren er 23 verschillende soorten vrijstellingskaarten die soms in het hele gewest geldig waren. Soms waren er zelfs meer vrijstellingen dan parkeerplaatsen!*

*De uiteindelijke voorstellen van de werkgroep*

d'harmonisation, de lisibilité et de cohérence.

Même moi, qui suis pourtant un "super régionaliste", je ne rêve pas d'une réglementation unique pour toute la Région. On ne peut pas comparer Haren et le Pentagone, ou le quartier Bordet à Evere et Uccle.

Ce que les gens ne comprennent pas, c'est que les traitements soient différents dans des situations similaires. Il faut par exemple harmoniser les réglementations lorsqu'une frontière communale sépare un quartier en deux. Les propriétaires de voiture devraient pouvoir garer leur véhicule dans la rue à côté de la leur, même si une frontière communale les en sépare.

L'ordonnance sur le stationnement de 2008-2009 doit être adaptée. Je pense que votre commission s'en occupera en octobre. Les arrêtés d'exécution seront adaptés pour la fin de l'année. J'ai pu en découvrir les premiers textes, d'où a été retiré ce qui pouvait entraîner des contradictions.

Il n'est donc pas question de créer une situation unique pour toute la Région, mais d'encourager les communes à prendre leurs responsabilités. Même à la Ville de Bruxelles, le contrôle pourrait être beaucoup plus fréquent. Dans le quartier où j'habite, les gens qui fréquentent les restaurants et les bars prennent les places de stationnement des habitants. Le soir, il est impossible de trouver une place avant deux heures du matin.

Tout le monde - bourgmestres et échevins de la mobilité - est d'accord sur ce principe. Je le garantis.

Deux ou trois problèmes, auxquels le groupe de travail réfléchit, subsistent. Le premier est celui de la sectorisation. Bien qu'il existe un consensus au sein du groupe de travail sur ce point, quelques questions demeurent. Mes collaborateurs et moi-même allons, dans les semaines qui viennent, rencontrer individuellement les bourgmestres et échevins pour en discuter.

Sans entrer dans les détails, nous gardons le principe de 150 hectares par secteur, avec une certaine flexibilité, et de quatre sous-zones. Dans la foulée, nous réglons le problème des communes limitrophes. Tout le plan est conçu en partant du point de vue des habitants. Nous souhaiterions en

*zullen aan de regering voorgelegd en met de burgemeesters besproken worden, die het trouwens ook niet altijd met elkaar eens zijn.*

*Volgens artikel 17 van de parkeerordonnantie moesten de gemeentelijke parkeeractieplannen voor 16 september 2014 goedgekeurd zijn. Die deadline werd verlengd tot 30 september 2015. De verlenging geldt ook voor parking.brussels, dat de plannen voor de gemeenten opmaakt. Zal iedereen tijdig klaar zijn? Ik denk van niet, maar het proces zal tenminste overal op gang gekomen zijn.*

*Opdat gemeenten die hun parkeeractieplan al ingediend hebben, niet zouden moeten wachten, zal de regering elk plan apart kunnen goedkeuren. Voor het einde van het jaar zal daartoe een wijzigingsbesluit worden goedgekeurd. We zullen er tevens voor zorgen dat de parkeeractieplannen stroken met de geest van de ordonnantie.*

*Op de vragen over de controle en inning van de boetes zal de ordonnantie een antwoord bieden. Hetzelfde geldt voor de reglementen. Als er problemen ontstaan, zal de ordonnantie klaarheid brengen.*

*Ik heb niet de indruk dat de gemeenten niet willen meewerken. Als ik burgemeester of schepen was, zou ik heel blij zijn dat parking.brussels verantwoordelijk is voor de hervorming. Toch heeft het gewest belang bij een goede samenwerking met de gemeenten en daarom heb ik ook niets willen opleggen. We hebben gezorgd voor de harmonisering van het systeem, maar dan wel in nauwe samenwerking met de gemeenten, ook al wordt het proces daardoor met enkele maanden of misschien zelfs een jaar verlengd.*

autre proposer un secteur par défaut, qu'un habitant serait susceptible d'adapter selon ses préférences.

Après avoir discuté de la question avec les communes, j'espère pouvoir clore le débat sur la sectorisation avant l'été.

Un nouveau groupe de travail, rassemblant les techniciens des communes, de l'administration et de l'agence du stationnement parking.brussels, se penche sur le problème des cartes de dérogation, afin de proposer une harmonisation. Initialement, il y avait 23 cartes de dérogation, parfois valables pour toute la Région, parfois pour une seule commune. Les critères étaient incompréhensibles et il arrivait qu'il y ait plus de dérogations que de places de stationnement. C'est un comble !

Les propositions finales du groupe de travail seront communiquées au gouvernement, puis discutées avec les bourgmestres, qui ne sont d'ailleurs pas tous d'accord entre eux.

Selon l'article 17 de l'ordonnance sur le stationnement, les plans d'action communaux de stationnement devaient être approuvés pour le 16 septembre 2014. Un délai supplémentaire a été accordé jusqu'au 30 septembre 2015. Ce sursis vaut également pour l'Agence de stationnement, qui élabore les plans pour les communes. Seront-elles toutes prêtes à temps ? Je ne le pense pas, mais il faut au moins que le processus soit entamé partout.

Pour ne pas pénaliser les communes qui ont déjà rendu leur plan d'action communal de stationnement, le gouvernement aura la possibilité d'approuver chaque plan séparément, sans attendre la réalisation des dix-neuf plans. Pour ce faire, une modification de l'arrêté est prévue avant la fin de l'année. Toutefois, il va de soi que nous garantirons la cohérence des plans avec la philosophie globale du projet.

Les questions relatives au contrôle et à la perception des amendes seront clarifiées dans l'ordonnance dont nous allons débattre.

J'ai formulé la même remarque sur les règlements. J'ai d'ailleurs demandé leur analyse complète, afin de garantir une harmonisation du système. En cas de problème, nous pourrions toujours utiliser l'ordonnance pour clarifier la situation.

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

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** *(in het Frans).*- *Het is niet mogelijk om alle problemen in een dag op te lossen. Als er vandaag nog overleg met de gemeenten nodig is, is dat waarschijnlijk omdat er de voorbije vijf jaar niet voldoende met hun opmerkingen rekening is gehouden.*

*U hebt mij niet geantwoord met betrekking tot de overeenkomsten met de privébedrijven en de tegenstrijdigheid tussen artikels 40 en 45 van de parkeerordonnantie. Waarom mogen de gemeenten geen overeenkomsten met privébedrijven sluiten, maar parking.brussels wel?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Om ervoor te zorgen dat de overeenkomsten niet hernieuwd worden.*

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** *(in het Frans).*- *Sommige overeenkomsten lopen nog tot 2050.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De vraag is of dat wel overeenstemt met het algemeen belang.*

*(Opmerkingen van de heer Chahid)*

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** *(in het Frans).*- *We zullen de conclusies van de juridische studie afwachten.*

*Wat gebeurt er als twee gemeenten verschillende*

Je n'ai pas l'impression que les communes ne souhaitent pas jouer le jeu. D'ailleurs, si j'étais échevin ou bourgmestre, je serais très heureux que l'agence régionale de stationnement parking.brussels gère cette matière et assume la responsabilité des changements. Toutefois, il est de l'intérêt de la Région de bien collaborer avec les communes, raison pour laquelle je n'ai pas voulu tenter le coup de force. Nous avons pris la responsabilité d'harmoniser le système en collaboration étroite avec elles. Et si, pour obtenir une réglementation efficace, le processus devait durer quelques mois de plus, voire un an, cela en vaudrait la peine.

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

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Certes, la tâche est ardue, le chantier complexe et tous les problèmes ne peuvent être réglés du jour au lendemain. Si une discussion s'engage aujourd'hui avec les communes, c'est probablement en raison d'un manque de concertation et de prise en considération de leurs remarques au cours des cinq dernières années.

Vous n'avez pas répondu à ma question sur les concessions privées, et plus précisément sur la concordance entre les articles 40 et 45 alinéa 2. Pourquoi les communes ne peuvent-elles conclure des contrats de concession avec des entreprises privées, alors que parking.brussels y est autorisée ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour faire en sorte que les concessions arrivent à échéance.

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Certaines communes ont conclu des concessions qui courent jusqu'en 2050.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela soulève la question de leur conformité à l'intérêt général.

*(Remarques de M. Chahid)*

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Nous attendrons les conclusions de l'étude juridique sur la conformité au niveau de l'application de l'ordonnance.

*reglementen voor dezelfde sector aannemen? En wat als er geen dialoog tussen die gemeenten is?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ze zullen verplicht worden om met elkaar te praten.*

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** (in het Frans).- *Voor welk systeem zal er worden gekozen als elke gemeente een aparte regeling toepast?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De regelgeving zal worden geharmoniseerd op het vlak van de controle.*

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** (in het Frans).- *Ik heb het niet alleen over de controle, maar ook over de parkeerregels. Als Jette en Ganshoren bijvoorbeeld voor eenzelfde sector twee verschillende parkeersystemen hanteren die niet in strijd zijn met de parkeerordonnantie, wie zal dan bepalen welk systeem er van kracht is?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het gewest, in overleg met de gemeenten. Anders zal het gewest het parkeeractieplan niet goedkeuren.*

*De meeste gemeenten hebben begrepen dat het in hun belang is het standpunt van de Brusselaar als uitgangspunt te nemen, zoals de gewestregering dat doet.*

**De heer Marc Loewenstein (FDF)** (in het Frans).- *Wij zullen zien of dat zal lukken.*

*U zegt dat er een discussie aan de gang is over de vrijstellingen. Hoeveel vrijstellingen zullen er worden toegestaan? Hoe zullen die worden beheerd? Zal wie het eerst om een vrijstelling vraagt, het eerst worden bediend? Wat als in eenzelfde sector een gemeente meer vrijstellingen toekent dan een andere? Dit is een belangrijk thema, dat door een werkgroep opgelost zou moeten worden.*

*Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moet het leven van de Brusselaars aangenamer maken. Daarom zal de afschaffing van parkeerplaatsen op de*

Par ailleurs, quels sont les conséquences de l'adoption de deux réglementations différentes, par deux communes, pour un même secteur ? Que faire en cas d'absence de dialogue entre ces communes ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Elles seront obligées de se parler.

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Quel sera le système adopté si chaque commune applique une réglementation spécifique ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les réglementations seront harmonisées pour ce qui concerne le contrôle.

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Il ne s'agit pas uniquement du contrôle, mais aussi des règles spécifiques de stationnement définies par chaque commune. Par exemple, Jette et Ganshoren pratiquent deux systèmes de stationnement différents pour un même secteur, qui ne contreviennent pas à l'ordonnance stationnement. Qui va trancher sur le système qui convient dans ce secteur ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- La Région, en accord avec les communes. Sinon, la Région n'approuvera pas le plan.

La plupart des communes ont compris qu'il était dans leur intérêt de raisonner à partir du point de vue du Bruxellois, qui veut garer sa voiture de la manière la plus logique possible. Le gouvernement adoptera également cette logique comme point de départ.

**M. Marc Loewenstein (FDF).**- Nous verrons cela dans la pratique.

Vous avez dit que la réflexion sur les dérogations était en cours. Comment va-t-on faire pour qu'il y ait moins de dérogations que de places ? Va-t-on appliquer la règle du premier arrivé, premier servi ? Que se passera-t-il si, sur un même secteur, une commune délivre beaucoup de dérogations et une autre en délivre le nombre normal autorisé ou moins ? L'application des dérogations est une question importante, qui devrait être tranchée par le groupe de travail.

En conclusion de mon interpellation, j'ai rappelé que le Plan régional de politique de stationnement

*openbare weg worden gecompenseerd door nieuwe parkings buiten de openbare weg of door de buurtbewoners 's avonds toegang te geven tot parkings van supermarkten en bedrijven. Tot slot kunnen bedrijven bij de vernieuwing van hun milieuvergunning hun overtollige parkeerplaatsen ter beschikking van de burger stellen.*

*Mevrouw Fremault antwoordde op een schriftelijke vraag dat er vijf milieuvergunningen voor parkings werden afgegeven, maar dat die niet voor 2022 aan milieulasten onderworpen zouden worden. In een zesde dossier met betrekking tot zeven overtollige plaatsen werd een afwijking toegekend. Ik zal geen oordeel vellen, want de administratie onderzoekt de dossiers in het licht van de regelgeving, maar ik stel vast dat nog geen enkele parkeerplaats in een publieke parkeerplaats werd omgevormd.*

*Het creëren van extra parkeerplaatsen buiten de openbare weg blijft eveneens zeer theoretisch, aangezien ze enkel betrekking heeft op nieuwe woonprojecten.*

*Naast de technische en juridische aspecten is het ook belangrijk om de behoeften van de buurtbewoners voor ogen te houden en hun coherente, rechtvaardige en duidelijke regels voor te stellen.*

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

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Om misverstanden te vermijden, wil ik even terugkomen op de toelichting van de minister bij de historische achtergrond van de beslissingen. Het klopt dat de ordonnantie op het einde van de vorige legislatuur goedgekeurd werd. De uitvoerings-

prévoit une harmonisation des dispositifs pris ou non par les dix-neuf communes, ainsi qu'une amélioration du stationnement et du cadre de vie. Ce dernier point doit se concrétiser notamment par la suppression de places de stationnement en voirie et une compensation par la construction de places hors voirie. Une autre piste est la mise à disposition de parkings de supermarchés et d'entreprises en soirée. Enfin, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) prévoit également la possibilité pour les entreprises, lors du renouvellement de leur permis d'environnement, de mettre leurs places de stationnement excédentaires à disposition du public.

À la suite d'une question écrite que j'ai posée dernièrement à Mme Fremault, j'ai appris que cinq permis d'environnement pour des parkings soumis au Cobrace avaient été délivrés, mais qu'ils ne seront pas soumis à des charges environnementales avant 2022. Un sixième dossier ayant sept places excédentaires a également été instruit et a obtenu une dérogation. Je ne porterai pas de jugement à ce sujet et ne dirai pas que rien ne se fait, car l'administration gère et instruit les dossiers en application de l'ordonnance et de la législation. Je constate toutefois qu'à ce jour, aucune place n'a été reconvertie en parking pour le public.

Par ailleurs, la compensation de la suppression de places de stationnement en voirie par la construction de places hors voirie, qui est une mission de l'Agence de stationnement, reste très théorique. Elle concerne en effet uniquement les nouveaux projets de logements.

En conclusion, outre les aspects juridiques et techniques de la mise en œuvre du Plan régional de politique du stationnement, il est important de garder à l'esprit et en trame de fond la défense des intérêts des riverains. Il faut prendre toutes les mesures garantissant leurs intérêts et leur présenter des règles cohérentes, justes et lisibles.

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

**M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).*- *Pour éviter tout malentendu, je voudrais revenir sur l'historique des décisions dressé par le ministre. Il est exact que l'ordonnance a été approuvée à la fin de la précédente législature.*

besluiten werden tijdens de vorige legislatuur, onder minister Grouwels, goedgekeurd conform de timing die in uw ordonnantie opgenomen was.

Volgens mij is er dus geen tijd verloren gegaan. Er is een agentschap opgericht en er is een Parkeerbeleidsplan opgesteld, als onderdeel van een mobiliteitsplan met een duidelijke visie. De uitvoeringsbesluiten waren in september 2014 goedgekeurd en uitvoerbaar. Eigenlijk was het plan klaar om uitgevoerd te worden, maar volgens u moest er nog aan gesleuteld worden. U hebt het nog wat uitgesteld.

De ordonnantie zal net als de uitvoeringsbesluiten inderdaad geen schoonheidsprijs krijgen. De reden daarvoor is dat parkeerbeleid een moeilijke, politiek gevoelige kwestie is waar de verschillende partijen moeilijk tot een consensus komen. Maar het plan was wel uitvoerbaar.

Het is dan ook een belangrijke, zwaarwegende keuze om de uitvoering zomaar een paar jaar uit te stellen. Daarop hebben wij kritiek. Het was interessanter geweest om het plan uit te voeren en van die basis te vertrekken om het te verbeteren. Iedereen zou u dan gevolgd zijn. Nu u het uitstelt, is het maar de vraag of er wel verbetering zal komen. Dat zullen we pas binnen een paar jaar kunnen vaststellen.

In tegenstelling tot vroeger staan wij vandaag stil. Daarover verschillen wij duidelijk van mening.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De geschiedenis zal erover oordelen!*

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

**De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).**- *Kunnen we in november een vergadering wijden aan de impact van de parkeerordonnantie?*

**De voorzitter.**- Dat lijkt me een goed idee.

- *Het incident is gesloten.*

*Les arrêtés d'exécution étaient exécutables en septembre 2014. On ne peut donc pas parler de temps perdu. En fait, le plan était prêt à être exécuté, mais vous avez jugé qu'il devait être remanié.*

*Votre choix d'en reporter l'exécution de quelques années est lourd de conséquences et c'est ce choix que nous critiquons. Il aurait été plus intéressant d'exécuter le plan et de partir de cette base pour l'améliorer. À présent que vous le reportez, reste à voir s'il sera effectivement amélioré.*

*Contrairement à auparavant, c'est aujourd'hui l'immobilisme.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'Histoire jugera !

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

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Pourrait-on, au mois de novembre, lorsque la nouvelle réglementation sera prête, consacrer une séance à l'ordonnance relative au stationnement et à ses implications ?

**M. le président.**- Il faut que le calendrier le permette à ce moment, mais cela me semble une très bonne suggestion, en principe. Nous le ferons en bonne entente avec l'agenda du ministre, pour disposer d'informations concrètes.

- *L'incident est clos.*



**INTERPELLATIE VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI**

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

**betreffende "de verlenging van de metrolijn Koning Boudewijn in het kader van de bouw van het nationale stadion".**

**De voorzitter.-** De interpellatie werd ingetrokken door de indiener.

**MONDELINGE VRAGEN**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**EN AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORT-INFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,**

**betreffende "de reiniging van de eigen beddingen aan en de haltes van de MIVB".**

**INTERPELLATION DE M. HAMZA FASSI-FIHRI**

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

**concernant "le prolongement du métro Roi Baudouin dans le cadre de la construction du stade national".**

**M. le président.-** L'interpellation a été retirée par son auteur.

**QUESTIONS ORALES**

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

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**ET À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,**

**concernant "le nettoyage des sites propres et des arrêts de la STIB".**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

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

betreffende "de befietsbaarheid van de Grote Ring".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

betreffende "de instemming van de regering voor de bouw van meerdere overstap-parkings".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,**

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN**

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

concernant "la cyclabilité de la Grande ceinture".

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

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

concernant "l'assentiment du gouvernement au projet de création de plusieurs parkings de transit".

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

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU**

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

betreffende "de aanpassing van het traject van bus 48 en de problemen voor de gemeenten Vorst en Ukkel".

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

### INTERPELLATIES

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

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het contactloos betalen in het Brussels openbaar vervoer".

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- In plaats van te bakkeleien over het verleden is het interessanter om naar de toekomst te kijken en om te proberen deze stad op de juiste manier in de kijker te zetten, ook op het vlak van het openbaar vervoer. We discussiëren in deze commissie veel over de nieuwe trajecten van trams, metro's en bussen, over nieuwe stellen en dergelijke meer. Een aspect dat we niet uit het oog mogen verliezen, is de wijze van betaling. Dat is namelijk een belangrijke kostenfactor voor de MIVB die de maatschappij zo laag mogelijk wil houden. Er gebeurt heel veel, zeker in het buitenland, om op een moderne en

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

concernant "l'adaptation de l'itinéraire du bus 48 et les difficultés subies par les communes de Forest et Uccle".

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

### INTERPELLATIONS

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

#### INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "le paiement sans contact dans les transports en commun bruxellois".

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Le mode de paiement constitue un facteur de coût important pour la STIB, que la société de transport veut maintenir le plus bas possible. À l'étranger, il est déjà possible depuis longtemps de payer un ticket de transport à l'aide d'une carte de paiement, via la fonctionnalité Tap & Go. Cela revient à ce qu'un valideur puisse lire une carte de paiement à puce en incluant la facilité d'emploi de ne plus demander de code pin en dessous d'un certain montant.*

*Depuis le 4 mai, une grande banque belge propose*

eigentijdse manier te kunnen betalen voor een vervoersticket. Mijn vraag past in de plannen van Brussel om op dat vlak bepaalde keuzes te maken.

In het buitenland bestaat al langer de mogelijkheid om met een betaalkaart een vervoersticket te betalen via tap & go. Dat komt erop neer dat een ontwaardingstoestel een betaalkaart die met een chip is uitgerust, kan lezen. Om te betalen hoeft de reiziger enkel de kaart tegen het ontwaardings-toestel te houden. Het gebruiksgemak bestaat erin dat hij voor bedragen tot een bepaald maximum-bedrag, bijvoorbeeld 50 euro, niet langer een pincode hoeft in te geven.

In België bestond die technologie nog niet. Maar vanaf 4 mei biedt een Belgische grootbank debetkaarten aan die contactloos of tap & go zonder pincode in te geven, kunnen werken. De betaling wordt daarbij onmiddellijk uitgevoerd. Met de kredietkaarten van Mastercard en Visa kan de reiziger vandaag in de Londense metro betalen door eenvoudigweg de kaart tegen de kaartlezer te houden. Een afrekening voor de metrorit vindt hij aan het einde van de maand op het uitgaven-overzicht.

De MIVB is met de Mobibkaart een voorloper op het vlak van ticketintegratie in het openbaar vervoer in België. In vergelijking met de waaier aan tickets voordien is de Mobibkaart een enorme stap voorwaarts. De MIVB gaat verder en kondigde onlangs aan dat de papieren Jumptickets voor vijf of tien ritten zullen verdwijnen en vervangen worden door Mobibkaarten. Voor eenritten-, eendags- en Airportkaarten blijven nog papieren tickets bestaan tot eind 2016. Nadien worden die vervangen door wegwerp-Mobibkaarten.

Complementair aan de Mobibkaart biedt tap & go heel wat voordelen.

Wij weten dat er miljoenen toeristen per jaar naar onze stad komen. Net als in andere steden is het aankopen van het juiste vervoersbewijs niet evident. Heel wat toeristen komen bijvoorbeeld rechtstreeks van de luchthaven van Zaventem naar Brussel. Daar zullen binnenkort toegangspoortjes naar het station worden geïnstalleerd om zwartrijden tegen te gaan en om te vermijden dat de Diabolotoeslag niet betaald wordt.

*des cartes de débit sans contact ou sans obligation de fournir un code pin via la fonctionnalité Tap & Go. Le paiement s'effectue directement. Aujourd'hui, dans le métro londonien, le voyageur peut payer son trajet à l'aide de sa carte de crédit, rien qu'en passant la carte contre le valideur.*

*Avec la carte Mobib, la STIB est pionnière en matière d'intégration des tickets dans les transports en commun belges. En complément de la carte Mobib, Tap & Go offre une foule d'avantages.*

*De très nombreux touristes arrivent à Bruxelles en provenance directe de l'aéroport de Zaventem. Bientôt, des portiques d'accès à la gare y seront installés pour lutter contre la fraude et éviter le non-paiement de la redevance Diabolo. Au lieu d'être accueillis de manière hospitalière, les touristes sont donc confrontés à toutes sortes d'obstacles avant de pouvoir admirer notre belle ville.*

*Le paiement sans contact augmente la convivialité des trains, trams, bus et du métro. De plus, les coûts de la STIB s'en trouveraient diminués, par le remplacement (partiel) des tickets en papier. Cette technologie limite la fraude et rend superflu l'achat d'un ticket à bord.*

*Mais à cette fin, les clients doivent utiliser une carte de débit ou de crédit et la STIB doit disposer de valideurs équipés de la technologie nécessaire pour lire ces puces.*

*Le CEO de la STIB déclarait récemment dans la presse que ce nouveau mode de paiement n'était pas pour demain à Bruxelles.*

*Les valideurs rouges du réseau de transports en commun bruxellois sont-ils adaptés au paiement sans contact ? Si la carte Mobib fonctionne sans contact, les terminaux pourraient-ils reconnaître tels quels des cartes de paiement ? Si non, est-il possible d'adapter les valideurs au paiement sans contact ? Quel serait le coût de cette opération ?*

*Que pense le ministre de ce nouveau mode de paiement ?*

*Si vous y êtes enclin, avez-vous déjà pris contact avec des organismes financiers ou des prestataires de services ? Ou tout se déroule-t-il via la STIB ?*

In plaats van toeristen gastvrij te ontvangen, worden zij geconfronteerd met allerlei obstakels die hen dwarsbomen om onze mooie stad snel te komen bezichtigen.

Contactloos betalen verhoog het gebruiksgemak. Niet alleen voor het treinvervoer, maar ook voor tram, bus en metro. De nieuwe technologie maakt het openbaar vervoer laagdrempeliger voor toeristen en onze stad gastvrijer. Bovendien zouden ook de kosten voor de MIVB kunnen dalen, omdat er dan geen of althans minder papieren wegwerptickets nodig zijn. Deze technologie beperkt het zwartrijden en maakt het overbodig om op een tram of bus nog een ticket te kopen. In 2015 een vervoersbewijs kopen op een tram of een bus, waarbij de chauffeur cash bij zich moet hebben, is helemaal niet efficiënt. Het zou voor de MIVB en voor de klant veel eenvoudiger zijn als dit systeem achterwege kon worden gelaten.

Voorwaarden hiervoor zijn natuurlijk wel dat klanten een debet- of creditkaart gebruiken en dat de MIVB over valideerterminals met de nodige technologie beschikt om deze chips te lezen.

De CEO van de MIVB refereerde onlangs in de pers naar deze nieuwe manier van betalen in Londen, maar liet meteen optekenen dat dit nog verre toekomstmuziek is voor Brussel. Omdat contactloos betalen er hoe dan ook komt en zo veel voordelen biedt, kreeg ik graag van de minister een antwoord op de volgende vragen.

Toch eerst nog een kleine anekdote. Net als vele anderen heb ik gisteren de 20 km door Brussel gelopen. Duizenden lopers uit Wallonië of Vlaanderen wilden achteraf afgemat weer naar huis, maar na de aankomst blijkt in metrostation Merode dat het metroticket niet inbegrepen is in hun inschrijving. Die duizenden lopers hebben geen Mobibkaart en staan dus in een ellenlange rij aan te schuiven om een ticket van 2,10 euro te kopen. Hun opgewektheid was voorbij, toen zij pas na een half uur de metro konden opstappen.

Op dat vlak zou het contactloos betalen met een betaalkaart voor iedereen veel eenvoudiger zijn, ook voor de MIVB.

Zijn de rode ontwaardingsstoestellen in het Brussels openbaar vervoer geschikt voor contactloze betalingen? De Mobibkaart functioneert al

*Avez-vous déjà eu des contacts à ce sujet avec la STIB ou envisagez-vous une concertation ?*

*Outre le paiement sans contact à l'aide de cartes de paiement, le paiement sans contact sera également possible à l'aide d'un smartphone. Êtes-vous au courant de cette évolution ? Existe-t-il déjà une opportunité pour la STIB à cet égard ?*

*La STIB utilise déjà le système de vente de tickets par SMS. Comment l'évaluez-vous ? Voyez-vous également ce mode de paiement évoluer ?*

*Que pensez-vous de la possibilité de lier la carte Mobib à une carte de paiement, de sorte que l'utilisateur, lorsque son abonnement est périmé ou sa carte de voyages épuisée, puisse encore payer ses trajets avec une carte Mobib grâce à la nouvelle technologie ?*

*Dans le cadre de l'importante concertation interrégionale, avez-vous déjà mené des discussions avec les sociétés De Lijn et TEC sur les nouveaux développements technologiques ? Si non, en avez-vous l'intention ?*

contactloos. Is het denkbaar dat de terminals vandaag al functioneren voor betaalkaarten? Zo niet, is het mogelijk om alle ontwaardingsstoestellen aan te passen, zodat contactloos betalen mogelijk is? Hoeveel zal dat kosten?

Hoe staat de minister tegenover die nieuwe betaalwijze? Ik weet dat u een moderne openbaarvervoermaatschappij in Brussel voor ogen hebt met grote nieuwe trajecten voor trams, bussen, metro enzovoort. We steunen u daarin, maar ik veronderstel dat ook de werkwijze van de MIVB en het betalen van tickets deel uitmaken van die ambitie.

Als u het idee genegen bent, hebt u hierover al contact gehad met financiële instellingen of dienstverleners? Of verloopt dat allemaal via de MIVB? Hebt u daarover al contact gehad met de MIVB of plant u een overleg?

Naast het contactloos betalen met betaalkaarten zal contactloos betalen ook mogelijk worden met een smartphone. Bent u op de hoogte van die evolutie? Bestaat er op dat vlak een mogelijkheid voor de MIVB?

Momenteel bestaat bij de MIVB al het systeem van sms-tickets. Hoe evalueert u dat? Ziet u die betaalwijze ook evolueren?

Vandaag kan de gebruiker op een Mobibkaart een abonnement of een meerrittenkaart plaatsen. Hoe staat de minister tegenover het linken van de Mobibkaart aan een betaalkaart, zodat de gebruiker, wanneer zijn abonnement vervallen of zijn rittenkaart opgebruikt is, dankzij de nieuwe technologie alsnog met een Mobibkaart kan betalen voor het openbaar vervoer?

Hebt u in het kader van het belangrijke interregionale overleg al gesprekken gehad met De Lijn en de TEC over de nieuwe technologische ontwikkelingen? Zo niet, bent u dat van plan?

*Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- De meeste

*Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- La

ontwaardigingstoestellen op het MIVB-net werden in 2008 geïnstalleerd. Omdat in die tijd weinig sprake was van technologie om met een bankkaart een vervoerbewijs contactloos te betalen, hebben de toestellen die functie niet. De toestellen komen echter aan het einde van hun levensduur en de MIVB voert momenteel een vernieuwingsoperatie door, die zal afgerond zijn in 2019. Het goede nieuws is dat met de nieuwe toestellen technisch gezien contactloze betalingen mogelijk zijn.

Naast de vervanging van de toestellen zijn er ook aanpassingen nodig aan de software. Enerzijds moet de software het lezen van een bankkaart mogelijk maken, anderzijds moet er een complete backoffice geïnstalleerd worden die alle banktransacties beheert. Voor dat laatste heeft de MIVB een openbare aanbesteding uitgeschreven. Op dit moment is er nog geen raming van de kostprijs.

Naast de puur technische kant is er echter ook nog een ander aspect. In overleg met de andere vervoersmaatschappijen wil de MIVB graag een globale toepassing. Daarvoor moet er een systeem ontwikkeld worden dat alle transacties coördineert. We willen absoluut vermijden dat een reiziger meer dan één keer betaalt voor dezelfde rit die hij uitvoert met verschillende vervoersmaatschappijen. Gezien de andere maatschappijen nog volop bezig zijn met de uitrol van de Mobibkaart, is dit punt voorlopig niet aan de orde. Er moet eerst verder worden gepraat over nieuwe technologieën in het kader van de interoperabiliteit.

De Belgische grootbanken zijn overigens nog maar pas bezig met de voorbereiding van de uitrol van contactloze bankkaarten. De MIVB beschikt niet over de planning van de banksector. Hetzelfde geldt voor de bankterminals, die momenteel vervangen worden door toestellen met NFC-technologie. De MIVB vervangt trouwens zelf progressief de oudere betaalterminals door moderne exemplaren die contactloos betalen mogelijk maken.

Er heeft nog geen enkele bank contact opgenomen met de MIVB. Er zijn wel al contacten geweest met andere actoren om de tendensen en toekomstperspectieven van de Belgische markt beter te kunnen inschatten. De analyse is dat de Belgische markt nog niet klaar is voor een proefproject. De heer Delva zei daarnet dat ik de

*plupart des valideurs présents sur le réseau de la STIB ont été installés en 2008, à une époque où il était peu question de paiement sans contact. Toutefois, ces appareils arrivent en fin de vie et la STIB mène actuellement une opération de renouvellement, qui se terminera en 2019. Les paiements sans contact sont techniquement possibles sur les nouveaux appareils.*

*Outre le remplacement des appareils, le logiciel doit être adapté. D'une part, celui-ci doit permettre la lecture d'une carte de banque, d'autre part, il faut installer un back-office capable de gérer toutes les transactions bancaires. Pour ce dernier point, la STIB a lancé un marché public. Le coût n'est pas encore estimé.*

*En concertation avec les autres sociétés de transport, la STIB privilégie une application globale, ce qui exige le développement d'un système coordonnant toutes les transactions. Vu que les autres sociétés sont toujours en plein déploiement de la carte Mobib, ce point n'est pour le moment pas à l'ordre du jour. Nous devons d'abord poursuivre nos discussions sur les nouvelles technologies dans le cadre de l'interopérabilité.*

*Les grandes banques belges ne sont d'ailleurs que depuis peu engagées dans la préparation du déploiement de cartes de banque sans contact. La STIB ne connaît pas leur calendrier. Il en va de même des terminaux de banque, qui sont actuellement remplacés par des appareils équipés de la technologie NFC. La STIB elle-même remplace progressivement les anciens terminaux de paiement par des exemplaires modernes permettant le paiement sans contact.*

*Aucune banque n'a encore pris contact avec la STIB. Il y a cependant eu des contacts avec d'autres acteurs afin de mieux appréhender les tendances et les perspectives d'avenir du marché belge. Il ressort de l'analyse que celui-ci n'est pas encore mûr pour un projet pilote. Cela dit, comme vous, je pense que la STIB doit suivre les nouvelles technologies et se montrer proactive.*

*De plus, j'ai demandé que soit développée une technologie permettant le paiement par smartphone, à savoir Bancontact Mobile. Pour le moment, il est encore trop tôt pour remplacer complètement la carte Mobib par le smartphone, la*

openbaarvervoermaatschappij wil moderniseren. Ik deel zijn mening dat de MIVB de nieuwe technologieën moet volgen en zich proactief moet opstellen.

Bovendien heb ik ook gevraagd om technologie te ontwikkelen die betalen via de smartphone mogelijk maakt, namelijk met Bancontact Mobile. Dat zou al veel problemen oplossen voor houders van een Mobibkaart. Het is momenteel nog te vroeg om de Mobibkaart volledig te vervangen door de smartphone, omdat de technologie nog onvoldoende veilig is om dit algemeen in te voeren.

De andere alternatieven, namelijk via de simkaart van de telefoon, lijken te verdwijnen. Ik dacht zelf aan het sms-systeem, zoals dat bij De Lijn bestaat. Helaas kan dat niet bij de MIVB. Enkel een sms volstaat immers niet om het toegangspoortje in de metro te openen. Als de reiziger met een sms betaalt, heeft hij nog geen Mobibkaart. Door de koppeling met Bancontact Mobile kan het probleem opgelost worden voor de houder van een Mobibkaart.

We staan in elk geval aan de vooravond van een grote verandering. Autodelen gebeurt al via de smartphone. We moeten wel opletten dat we niet te snel massaal investeren in een nieuwe technologie die vrij snel verouderd is. Het is belangrijk om de ontwikkelingen goed op te volgen en ervoor te zorgen dat we bij de eersten zijn, zonder te snel te willen zijn.

De vraag van de heer Delva is heel terecht. We willen op termijn overgaan op contactloos betalen, maar doen dat het liefst in overleg met de andere vervoermaatschappijen.

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

**De heer Paul Delva (CD&V).** - De grootbanken in België zijn inderdaad nog maar pas begonnen met contactloze betaalkaarten. Wij mogen onszelf niet voorbij rennen, maar in een stad als Londen, die toch een andere schaal heeft dan Brussel, functioneert dit systeem vandaag al perfect. Het gebruiksgemak is gigantisch en het creëert een enorme goodwill voor de stad waarin de bezoeker zich bevindt en verplaatst.

*technologie étant trop peu sûre.*

*Les autres alternatives, à savoir le paiement via la carte SIM du téléphone, semblent disparaître. Le système par SMS, tel qu'appliqué par De Lijn, ne peut malheureusement l'être par la STIB pour ouvrir les portiques du métro. La liaison avec Bancontact Mobile permettrait de résoudre le problème pour le détenteur d'une carte Mobib.*

*Nous sommes, quoi qu'il en soit, à la veille d'un grand changement. Cependant, nous devons veiller à ne pas investir trop vite dans une nouvelle technologie qui deviendrait rapidement désuète.*

*Nous voulons, à terme, passer au paiement sans contact, mais nous privilégions la concertation avec les autres sociétés de transport.*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).* - *Les grandes banques en Belgique n'en sont en effet qu'aux prémices des cartes de paiement sans contact. Nous ne devons pas nous précipiter mais, dans une ville comme Londres, ce système fonctionne déjà parfaitement.*

*Le risque que cette technologie soit rapidement dépassée est minime. Je me réjouis que la STIB soit occupée à remplacer ses valideurs par des*



De kans dat deze technologie snel voorbijgestreefd zal zijn, is eerder klein. Het is goed dat de MIVB bezig is met een vernieuwingsoperatie met ontwaardingstoestellen die deze technologie aankunnen. Dat de software dan moet worden aangepast, maakt deel uit van het geheel.

Het is volgens mij nuttig en nodig om te blijven samenwerken met de andere openbaarvervoermaatschappijen. Als wij een win-winsituatie willen voor de klanten en de openbaarvervoermaatschappijen, zullen die maatschappijen onderling moeten overleggen, maar op termijn zal iedereen erbij winnen als Brussel de trend van contactloos betalen adequaat en snel toepast. Ik hoop dat u op dit vlak samen met de MIVB een ambitieus beleid zal blijven voeren, zoals u dat ook doet op andere vlakken.

- *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 verschillende  
mobiliteitsonderzoeken voor het noorden  
van Brussel".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Meerdere lopende projecten zullen aanzienlijke gevolgen hebben voor de mobiliteit in het noorden van het gewest. Een van die projecten is de bouw van een megagevangenis in Haren. Het verkeer in de buurt zal daardoor sterk toenemen.*

*De overlegcommissie kwam op 20 mei samen om zich uit te spreken over de gemengde vergunning voor de bouw van het gevangeniscomplex. Dat gebeurde op basis van het effectenrapport, waarin de mobiliteitskwestie uitvoerig aan bod komt. Het*

*appareils qui supportent cette technologie.*

*Selon moi, il est nécessaire de continuer à collaborer avec les autres sociétés de transport public mais, à terme, tout le monde gagnera à ce que Bruxelles applique correctement et rapidement la tendance du paiement sans contact. J'espère que vous continuerez à mener avec la STIB une politique ambitieuse en la matière.*

- *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 "les différentes études sur la  
mobilité au nord de Bruxelles".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Plusieurs projets en cours auront un impact considérable sur la mobilité au nord de la Région. L'un de ces projets est celui de la construction d'une maxi-prison à Haren. S'y rendront, les détenus, les visiteurs des détenus, qu'ils soient du monde judiciaire ou des proches, et bien entendu le personnel de la prison. Cela engendrera un important trafic dans ce quartier.

La commission de concertation s'est réunie le 20 mai pour statuer sur la demande de permis

*is verontrustend dat het merendeel van de bestudeerde aanpassingen in het Vlaams Gewest moeten worden gerealiseerd, terwijl de gevolgen grotendeels voor het Brussels Gewest zijn.*

*Het effectenrapport bekijkt een aantal geplande ontwikkelingen die grote gevolgen zullen hebben, waaronder:*

*- de heraanleg van de R22/Woluwelaan;*

*- de verlenging van de metro tot Bordet;*

*- de verhoging van het treinaanbod dankzij het GEN;*

*- talloze reconversieprojecten in het gebied tussen de Woluwelaan en het kanaal;*

*- het nieuwe hoofdkwartier van de NAVO, een Decathlon-winkel, enzovoort.*

*De megagevingen zal er weliswaar pas met een aantal jaren vertraging komen, maar niettemin vóór 2023 en dus vóór de volledige ingebruikname van de noordelijke metrolijn en van het GEN. De oplossingen komen dus pas nadat de problemen zich zullen voordoen en dat is dan nog een optimistisch scenario!*

*Het is frappant dat slechts een van de bouwprojecten - behalve dan de metro en het GEN - zich op Brussels grondgebied bevindt of althans toch het enige is waarvoor het gewest kan instaan.*

*Kunt u een overzicht geven van de oplossingen voor alle problemen? Klanten van Decathlon signaleren al grote verkeersproblemen. Het was daar nu al zo druk en de komst van een grote winkel maakte het alleen maar erger.*

*Het effectenrapport maakt melding van een aantal initiatieven die de toegankelijkheid van de gevangenis moet verhogen. Toch zullen de verbindingen met het openbaar vervoer niet zo goed worden als die met Vorst en Sint-Gillis.*

*65% van het woon-werkverkeer zou met de auto gebeuren. Daar komen nog de overbrenging van gedetineerden, het bezoek van vrienden, familie, advocaten, sociale diensten en verenigingen, logistiek, enzovoort bij.*

mixte portant sur la construction du complexe pénitentiaire, notamment sur la base des résultats de l'étude d'incidences, qui aborde largement la question de la mobilité. Ce volet est plutôt inquiétant, car la majeure partie des aménagements étudiés et pris en considération pour évaluer les incidences se trouvent hors du territoire de la Région bruxelloise. Les répercussions du projet seront, par contre, situées en grande partie sur notre territoire.

Dans sa situation de référence future, l'étude d'incidences table sur une série de développements planifiés et approuvés, dont l'impact sera considérable. Parmi ceux-ci, on retrouve :

- le réaménagement de la R22/boulevard de la Woluwe ;

- le prolongement du métro jusqu'à Bordet ;

- l'augmentation de la fréquence de l'offre de trains dans le cadre du RER ;

- de nombreux projets de reconversion au sein de la zone comprise entre le boulevard de la Woluwe et le canal ;

- le nouveau siège de l'Organisation du Traité Atlantique Nord (OTAN), le magasin Decathlon, etc.

La mégaprisson, initialement prévue pour 2016, aura certes quelques années de retard, mais est attendue avant 2023, période à laquelle ni le métro nord, ni le RER ne seront encore totalement exploités. Les solutions arriveront donc bien après les besoins. Et encore, il s'agit là d'un scénario optimiste, avec un métro nord opérationnel et un RER circulant bel et bien un jour !

Il est interpellant de constater qu'un seul de ces développements – hormis le métro et le RER – se trouve en Région bruxelloise. C'est en tout cas le seul dont elle pourrait éventuellement se porter garante, et cela à la condition que le siège de l'OTAN, tout comme le nouveau Decathlon, soient porteurs d'amélioration des infrastructures ayant un tel impact.

Pourriez-vous détailler les solutions qui se dégagent pour solutionner ces problèmes ? Les gens qui se rendent au Decathlon font état

*Het busaanbod laat momenteel net zoveel te wensen over als het avond- en weekendaanbod van de NMBS. Is er een plan om de dienstverlening te verbeteren? Wat zal er gebeuren als de gevangenis een van de volgende jaren in gebruik genomen wordt? De metro zal dan nog niet rijden en ook op het GEN blijft het wachten.*

*Een tweede alarmerende studie voor dat deel van het Brussels Gewest is het effectenrapport bij het Vlaamse plan voor de Rand, dat voorziet in de verbreding van de Ring ten noorden van Brussel, waarvoor eind maart een openbaar onderzoek startte. Volgens het rapport zal de verbreding van de Ring niet volstaan om de autostromen naar de drie shoppingcentra Uplace, Neo en Docks Brussel te verwerken.*

*De verbreding van de Ring, de parallelwegen langs de R22, de verbreding van de A12 - allemaal louter auto-infrastructuur -, de ontwikkeling van het GEN en de Diabololijn blijken dus ontoereikend.*

*Het intergewestelijk platform voor een duurzame economie pleit trouwens voor een betere coördinatie tussen het Brusselse en het Vlaamse beleid. Staat dat op de agenda?*

*Het platform herinnert ook aan andere pessimistische conclusies van drie Belgische experts die aantonen dat 85% van de Uplace-bezoekers met de auto zal komen, terwijl de projectontwikkelaars uitgingen van slechts 40%. Hetzelfde geldt voor Neo en Docks Brussel, die respectievelijk 75 en 65% autoklanten zouden aantrekken. Het lijkt er dus op dat de projecten in het noorden van het gewest gewoon recht naar de verkeerschaos leiden.*

*Ik zou graag willen horen wat uw diensten, uzelf en de regering over de megagevangenis en de mobiliteitsaspecten ervan denken. Extra files gaan ten koste van het milieu, de economie en de levenskwaliteit.*

*Er wordt aan economische doodgraverij gedaan onder het mom van economische ontwikkeling. De projecten stapelen zich op tot alles uiteindelijk vastloopt. Ik weet niet of u voorstander bent van permanente investeringen in weginfrastructuur, maar ik vind dat niet wenselijk.*

d'importants problèmes de congestion. L'endroit était déjà congestionné et l'arrivée d'un grand magasin impliquant beaucoup de trafic rend la situation encore plus problématique.

Concernant l'analyse d'impact du projet, l'étude d'incidences dit des choses intéressantes : "Un certain nombre d'initiatives sont prévues à l'avenir pour augmenter l'accessibilité du site de Haren (entre autres, voies de trams et de bus sur le boulevard de la Woluwe, augmentation de la fréquentation de desserte de la gare de Haren dans le cadre du RER). Malgré cela, le niveau d'accessibilité en transports publics de Forest et Saint-Gilles ne pourra toutefois pas être atteint."

La répartition modale évoque une part de 65% dévolue à la voiture. Il s'agit là de la mobilité du personnel. S'ajoute à ce volet les questions du transfert de détenus, de la mobilité des visiteurs (amis et famille), des avocats, des services sociaux et associatifs, de la logistique, etc.

À l'heure actuelle, une analyse de l'offre de bus montre qu'elle est tout aussi déficitaire que celle des trains le soir et le week-end. Un plan pour un meilleur service qualitatif et quantitatif existe-t-il ? Gouverner, c'est prévoir et si la prison est inaugurée en 2016, voire en 2017 ou en 2018, que fera-t-on ? Il n'y aura pas de métro et le RER est toujours attendu.

Deuxième étude alarmante pour cette partie de la Région bruxelloise et ses alentours : le rapport d'incidences du Plan flamand d'aménagement de la périphérie, qui prévoit l'élargissement du ring au nord de Bruxelles - auquel nous ne sommes franchement pas favorables ! -, mis à enquête publique à la fin du mois de mars. À cette occasion, ce rapport a été rendu public. Selon lui, l'afflux de voitures lié aux trois projets de centres commerciaux que sont Uplace, Neo et Docks Brussel ne pourra être absorbé par l'élargissement du ring.

Les investissements prévus, soit l'élargissement du Ring, les routes parallèles le long de la R22, l'élargissement de l'autoroute A12 - uniquement des infrastructures automobiles -, le développement du RER et la ligne Diabolo se révèlent donc insuffisants.

La plate-forme interrégionale pour une économie

durable plaide d'ailleurs pour une meilleure coordination des politiques régionales bruxelloises et flamandes. Est-ce à l'ordre du jour ?

La plate-forme rappelle d'autres conclusions pessimistes : celles de trois experts belges qui démontrent que 85% des visiteurs d'Uplace s'y rendront en voiture, alors que les auteurs du projet tablaient sur 40%. Il en va de même pour Neo et Docks Brussel, dont respectivement 75% et 65% de la clientèle devrait déplacer en voiture.

Il semble donc que la multitude des projets envisagés au nord de la Région, quelles que soient les solutions de mobilité escomptées, mènent la Région et ses abords droit dans le mur et dans les bouchons.

Monsieur le ministre, j'aimerais connaître l'avis émis par vos services sur le dossier de mégaprison et votre position, ainsi que celle du gouvernement, sur les aspects cruciaux relatifs à la mobilité. Nous savons bien que si cette Région croule encore un peu plus sous la congestion, ce sera mauvais, d'un point de vue environnemental, économique ou de qualité de vie.

Là où l'on prétend faire du développement économique, on fait surtout de l'enterrement économique. On accumule les projets, puis on se retrouve coincé. J'ignore si vous êtes favorable à l'investissement permanent dans les infrastructures routières, avec l'élargissement du ring et quelques voiries supplémentaires, mais selon moi, ce n'est pas souhaitable.

### *Bespreking*

### *Discussion*

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

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - Volgens de effectenstudie zou een capaciteit van 1.190 gedetineerden in de gevangenis van Haren 2.080 extra verplaatsingen per dag met zich mee brengen, waarvan 1.280 tot 1.500 gemotoriseerde verplaatsingen. Daar zouden nog 170 verplaatsingen bijkomen in geval van hoorzittingen binnen het complex.

**M. Pascal Smet, ministre.** - Selon l'étude d'incidences concernant la prison de Haren, il est prévu qu'avec une capacité de 1.190 détenus, celle-ci engendrera environ 2.080 déplacements supplémentaires par jour, dont entre 1.280 et 1.500 seront motorisés. Quelque 170 déplacements pourraient s'y ajouter si des audiences avaient lieu au sein du complexe. Ces mouvements automobiles sont en partie dus au fait que le personnel travaille selon un système de pauses

*Die autoverplaatsingen zullen evenwel maar een*

*beperkte invloed op de omgeving hebben. Zo zal het verkeer met 0,3% toenemen op de Haachtsesteenweg, met minder dan 0,5% op de Ring en met maximum 3 tot 4% op de in- en afritten van de Ring en de Woluwelaan, ter hoogte van de gevangenis.*

*In de effectenstudie worden een aantal aanbevelingen geformuleerd om het gebruik van de wagen te verminderen. De FOD Justitie zou bijvoorbeeld een pendel- of fietsdienst kunnen organiseren voor het personeel, de bezoekers en de advocaten.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*Er zouden pendelbussen kunnen worden ingezet vanaf Haren, Haren-Zuid, Diegem en Bordet, maar ook vanaf het Noordstation, Vilvorde en de luchthaven van Zaventem.*

*Voor het openbaar vervoer stelt de effectenstudie voor om de buslijnen 64 en 80 te verlengen tot aan de gevangenis en om de halte Diegem dorp van De Lijn in de MTB-zone op te nemen.*

*De site van Haren is momenteel inderdaad minder goed bereikbaar dan de gevangenissen van Vorst en Sint-Gillis, maar toen die gevangenissen werden gebouwd, was er ook nog geen metro!*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*Alles is dus relatief.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).- Haren is heel wat minder goed bereikbaar dan Sint-Gillis, ongeacht het vervoermiddel!*

étalées sur la journée.

Par rapport à la situation de référence, ces mouvements automobiles ont un impact relativement réduit sur l'environnement. Il s'agit d'une augmentation de 0,3% sur la chaussée d'Haecht, de moins de 0,5% sur le ring et de maximum 3% à 4% sur l'entrée et la sortie du ring et le boulevard de la Woluwe, à hauteur de la prison.

Certaines recommandations visant à réduire l'utilisation de la voiture sont détaillées dans l'étude d'incidences. Le service public fédéral (SPF) Justice pourrait proposer un service de navettes ou de vélos pour faciliter les déplacements de personnel, des visiteurs et des avocats.

*(Remarques de Mme Delforge)*

Des navettes pourraient être mises en place depuis Haren, Haren-Sud, Diegem et Bordet, mais aussi depuis la gare de Bruxelles-Nord, Vilvorde et l'aéroport de Bruxelles National.

En ce qui concerne les transports en commun, il faut revaloriser le plus rapidement possible le boulevard de la Woluwe et prévoir un arrêt à la prison. L'étude d'incidences recommande également de prolonger les lignes de bus 64 et 80, afin de desservir la prison. En outre, l'arrêt Diegem Dorp de De Lijn pourrait être intégré dans la zone MTB, de telle sorte que les cartes Mobib et MTB y soient valables.

Il est vrai que ces sites sont moins accessibles que ceux de Saint-Gilles et Forest actuellement. La comparaison est sans doute tirée par les cheveux, mais à l'époque où l'on a construit ces prisons, il n'y avait pas de métro non plus !

*(Remarques de Mme Delforge)*

Il y avait certes moins de monde, mais pas de métro ou de transports en commun. Tout est donc relatif !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je veux bien aller à pied d'ici à Saint-Gilles. Mais il y a une petite différence d'accessibilité entre Saint-Gilles et Haren, quel que soit le moyen de transport !

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Daar ben ik mij terdege van bewust.*

*Er is momenteel overleg aan de gang over de spoorverbindingen, maar die beslissingen zullen pas worden genomen in het kader van het richtplan 2018. Ondertussen moeten wij dus vooral een goede busverbinding aanbieden.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *U hebt maar een gedeeltelijk antwoord gegeven. Mijn interpellatie had niet alleen betrekking op de nieuwe gevangenis in Haren, maar op de algemene mobiliteit in het noorden van Brussel.*

*Ondanks alle investeringen blijft het verkeer toenemen. U weet net zo goed als ik dat de stadsontwikkeling de verplaatsingsbehoeften bepaalt. Vandaag worden de verplaatsingsbehoeften verhoogd door bepaalde functies naar de rand van het gewest te verhuizen, terwijl de mobiliteitsinfrastructuur daar niet op voorzien is.*

*Bovendien wordt er meer gevraagd van de MIVB. Die maatschappij slaagt er nu al niet in om de mobiliteit in de dichtbevolkte wijken te waarborgen en zal voortaan nog meer in de eindtrajecten van de lijnen moeten investeren. Om de gevangenis toegankelijk te maken met de bus, moeten niet alleen de lijnen 64 en 80 worden verlengd, maar moet ook de frequentie sterk worden opgevoerd. Wie zal dat betalen? Heeft de federale overheid de dotatie verhoogd?*

*Dit dossier is een en al improvisatie. De voorgestelde maatregelen zijn niet meer dan pleisters op een houten been. U wilt de verplaatsingen met de fiets bevorderen, maar ik denk niet dat er veel personeelsleden en advocaten bereid zullen zijn om de fiets tot aan de gevangenis van Haren te nemen.*

*U zegt ook dat er een pendeldienst kan worden georganiseerd. Dat blijft allemaal geknutsel. Wij moeten de mobiliteits- en ontwikkelingsproblemen in Brussel bij de kern aanpakken. Ik hoop dat u de komende maanden in alle sereniteit zult nadenken over deze kwestie en over de weg die wij inslaan.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Vous avez raison. C'est pour cela que je disais que ma comparaison était quelque peu tirée par les cheveux.

Si des concertations sont en cours, les prises de décisions sur les liaisons ferrées n'interviendront qu'avec le plan directeur du réseau ferré de 2018. Entre-temps, c'est surtout la liaison par bus qui doit être envisagée.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo)**.- Je vous remercie de ne pas du tout avoir pris en considération les autres éléments de mon interpellation, dont l'intitulé était clairement la mobilité au nord de Bruxelles. Je ne m'inquiétais pas seulement de la future prison de Haren.

Je vais tenter de réagir par rapport à votre réponse partielle. Nous sommes dans une situation absurde. Malgré tous les investissements, bons et moins bons, la congestion et le trafic augmentent. Je ne vais pas vous apprendre qu'en matière de mobilité, l'urbanisation est fondamentale et conditionne la demande de déplacements. En l'occurrence, on augmente la demande de déplacements en transplantant les fonctions en périphérie, sans disposer d'infrastructures de mobilité adaptées.

De plus, on augmente le champ des besoins de la STIB, alors que cette société n'arrive même pas à assurer la mobilité dans les zones densément peuplées de la Région. Avec ces projets, elle devra investir encore davantage dans les queues de ligne. Je vous invite à prendre régulièrement les bus 64 et 80. Pour rendre la prison accessible en bus, il faudra non seulement rallonger la ligne, mais aussi revoir fortement les fréquences à la hausse. Qui va payer cela ? Le pouvoir fédéral a-t-il prévu une dotation à la hausse pour établir de nouvelles lignes, alors que la STIB n'est déjà pas capable de satisfaire la demande pour les déplacements intrabruellois classiques ?

Nous sommes en train d'improviser et de mettre des emplâtres sur des jambes de bois. Vous n'avez pas prévu le transfert des détenus à vélo, néanmoins, votre solution est relativement limitée pour les autres personnes qui devront atteindre cette zone. Je crois que le personnel pénitentiaire non bruxellois ne sera pas ravi à l'idée de se rendre

au travail à vélo. Je propose que vous consultiez le Barreau, pour savoir si les avocats sont prêts à se rendre à vélo à la prison de Haren. Je n'ai rien contre cette solution, mais j'ai un doute sur leur enthousiasme et je crains que votre vœu ne soit pas exaucé.

Vous dites aussi que des navettes peuvent être créées. Tout cela est du bricolage. Il est impératif de prendre les problèmes de mobilité et d'urbanisme de cette Région à bras le corps. Je vous ai interpellé sur un problème global, dans une zone qui accueillera un nombre considérable de gros projets, et vous me répondez sans tenir compte de l'arrivée massive de ces nouveaux projets, en vous centrant uniquement sur la prison.

J'espère que vous profiterez des prochains mois pour réfléchir à cette question en toute sérénité et analyser la direction que nous prenons.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

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

betreffende "de werken op de gewestelijke as van het zuidwesten van Brussel en de administratieve traagheid bij Mobiel Brussel".

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

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

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

concernant "les chantiers sur l'axe régional du sud-est de Bruxelles et la lenteur administrative au sein de Bruxelles Mobilité".

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

**Mevrouw Martine Payfa (FDF)** (in het Frans).- *In 2011 moest een deel van de Terhulpsesteenweg afgesloten worden vanwege bermverzakkingen. Er werd toen een omleiding ingevoerd en die is nog altijd van toepassing. Hoe komt het dat de studies en de werkzaamheden zo lang aanslepen?*

*Blijkbaar loopt er bij de directie Projecten van Brussel Mobiliteit een studie over de heraanleg van de Terhulpsesteenweg tot aan de Rooseveltlaan en van de Solvaylaan en de Delleurlaan. Voor het kruispunt Solvay-Delleur lagen er in maart 2013 twee oplossingen op tafel: verkeerslichten of een rotonde.*

*Naar aanleiding van mijn interpellatie van maart 2013 antwoordde minister Grouwels dat de studie gestart was in 2012 en dat het de bedoeling was eind 2013 een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. De uitvoering zou gespreid worden over 2014 en 2015. Het budget bedroeg 2,5 miljoen euro.*

*Kort nadat u uw functie opnam, hebt u zich over het dossier gebogen. De weinig talrijke vergaderingen van het begeleidingscomité tonen aan dat de studies van Brussel Mobiliteit nauwelijks opschieten. Het begeleidingscomité kwam voor het laatst samen in november 2014 en heeft nog altijd niet gekozen tussen verkeerslichten en een rotonde.*

*De timing van minister Grouwels en van Brussel Mobiliteit werd dus niet gerespecteerd. Ik twijfel er echter niet aan dat de regering de afwerking van het project als een van haar prioriteiten beschouwt.*

*De voorlopige afbakening die het gewest aangebracht heeft, blijkt niet veilig in de buurt van een Nederlandstalig kinderdagverblijf langs de Solvaylaan. Brussel Mobiliteit deed een voorstel tot wijziging dat de gemeente in januari 2014 goedkeurde.*

*U kondigde aan dat Brussel Mobiliteit de werkzaamheden voor eind 2014 zou uitvoeren, maar ik heb mijn mondelinge vraag in april 2015 ingediend en de gemeente wacht nog steeds.*

*Kunt u me uitleggen waarom Brussel Mobiliteit het zo moeilijk heeft om zijn eigen planning te respecteren en waarom de studies zo lang*

**Mme Martine Payfa (FDF)**.- Au mois de mars 2013, j'interrogeais déjà vos prédécesseurs, Mme Grouwels et M. De Lille, sur le même sujet.

Je rappelle les faits. En 2011, les abords d'une partie de la chaussée de La Hulpe s'effondraient et imposaient la fermeture de cette voirie, empruntée essentiellement par les navetteurs et drainant un trafic intense aux heures de pointe. Depuis lors, les dispositifs d'urgence installés pour dévier la circulation et sécuriser les lieux sont toujours en place. Cela m'amène à vous interroger sur le suivi de ce dossier, la lenteur d'exécution des travaux et les études en cours, qui concernent plusieurs communes : Watermael-Boitsfort, Uccle et la Ville de Bruxelles.

Une étude de réaménagement de la chaussée de La Hulpe jusqu'à l'avenue Roosevelt, ainsi que de l'avenue Solvay et de l'avenue Delleur est, paraît-il en cours, au sein de la Direction des projets de Bruxelles Mobilité. Concernant le carrefour Solvay-Delleur, deux solutions étaient envisagées en mars 2013 : celle d'un carrefour à feux, avec tourne-à-gauche (que Mme Grouwels affectionnait) et celle d'un rond-point, solution privilégiée par la commune de Watermael-Boitsfort.

Dans sa réponse à mon interpellation en mars 2013, la ministre Grouwels m'affirmait : "L'étude a commencé en 2012 et le but est bien de la terminer et d'établir la demande de permis d'urbanisme fin 2013. La réalisation devra être étalée sur 2014 et 2015. Le budget est estimé à 2,5 millions d'euros."

Monsieur le ministre, peu de temps après votre entrée en fonction, je dois admettre que vous vous êtes occupé de ce dossier. La faible fréquence des comités d'accompagnement démontre cependant à suffisance que les études de Bruxelles Mobilité n'avancent guère. En effet, le comité d'accompagnement, dont la dernière réunion s'est tenue en novembre 2014, n'a toujours pas choisi entre un carrefour à feux et un rond-point.

Vous conviendrez que les délais avancés par la ministre Grouwels et Bruxelles Mobilité ne sont pas respectés. Au regard des enjeux de sécurité et d'amélioration des déplacements des différents usagers que comporte ce dossier, je ne doute pas que le gouvernement fera cette fois de l'aboutissement de ce projet une priorité.



*aanslepen?*

*Onlangs beweerde Brussel Mobiliteit nog in Le Soir dat dit geen prioritair dossier is en dat het nog geen datum had voor de volgende vergadering van het begeleidingscomité. Kunt u me zeggen wanneer het comité zal samenkomen en wanneer de heraanleg definitief klaar zal zijn?*

*Welk budget is vastgelegd voor de studies en de werkzaamheden en in welk jaar worden de uitgaven gedaan? Wat zijn de grote principes bij de heraanleg van de uitvalswegen bij de Rooseveltlaan?*

*Kunt u me zeggen wanneer Brussel Mobiliteit werk zal maken van de wijzigingen die in januari 2014 goedgekeurd werden?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De volgende instructies werden gegeven in verband met de Terhulpsesteenweg:*

De plus, les dispositifs provisoires installés par la Région s'avèrent insuffisamment sécurisants aux abords d'une crèche néerlandophone située avenue Solvay. Bruxelles Mobilité a élaboré un projet de modification des dispositifs aux abords de cette crèche, qui a été communiqué et approuvé par la commune en janvier 2014.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé que Bruxelles Mobilité réaliserait ces travaux avant la fin de l'année 2014. Nous étions en avril 2015 lorsque j'ai déposé ma question orale et la commune attend toujours...

Afin de résoudre les problèmes quotidiens de mobilité aux heures de pointe à la sortie de Bruxelles vers Groenendael et afin d'apporter au plus vite une meilleure sécurisation des lieux, pourriez-vous m'expliquer pourquoi l'administration régionale Bruxelles Mobilité éprouve tant de difficultés à respecter les délais qu'elle annonce et pourquoi nous devons faire face à une telle lenteur dans le cadre des études menées ?

Récemment interrogé par Le Soir, Bruxelles Mobilité a encore affirmé que ce dossier n'entrait pas dans ses priorités et qu'il ne savait pas avancer de date pour le prochain comité d'accompagnement. Pourriez-vous me donner une planification des comités d'accompagnement futurs et une date pour la réalisation définitive des aménagements prévus ?

Pourriez-vous me préciser quels budgets sont actuellement prévus pour les études et les travaux d'exécution, et en quelle année ? Pourriez-vous nous décrire les grands principes arrêtés pour le réaménagement de cette sortie de ville depuis l'avenue Roosevelt ?

Enfin, en termes de sécurité immédiate pour les usagers, pourriez-vous me dire quand Bruxelles Mobilité compte enfin mettre en œuvre les dispositifs complémentaires décidés et approuvés en janvier 2014 ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour ce qui concerne la fermeture du segment de la chaussée de La Hulpe, les instructions suivantes ont été données à

- opening van het afgesloten deel voor voetgangers en fietsers;

- stabilisatie van de verzakte taluds;

- plaatsing van signalisatie en adequate versperring voor autoverkeer.

*De verkeersveiligheid ter hoogte van het kruispunt van de Solvaylaan en de Delleurlaan wordt verbeterd door:*

- de afsluiting van de omleiding aan de kant van de Solvaylaan. De omleiding wordt een doodlopende straat die alleen via de Delleurlaan toegankelijk is;

- de aanpassing van het kruispunt van de Delleurlaan en de Solvaylaan, zodat het verkeer dat van in de Delleurlaan rechts afslaat naar de Solvaylaan niet meer via de omleiding maar via het kruispunt gaat. Daarom moet de rijrichting van een afslag aan de linkerkant van de Solvaylaan omgekeerd worden.

*De plannen krijgen vorm. We zullen vervolgens met de gemeente nagaan of de berm gestabiliseerd moet worden.*

*In het kader van de heraanleg van het weggedeelte Terhulpsesteenweg - Delleurlaan - Solvaylaan bestuderen we momenteel de wensen van de gemeenten. Daarna moeten we keuzes maken op basis van de 5 miljoen euro die beschikbaar zijn. We moeten ook bekijken of het project deze regeerperiode uitgevoerd kan worden.*

*In het kader van de heraanleg van de renbaan en van het Avantiproject kunnen er eventueel in samenspraak met de gemeenten kleine aanpassingen komen. Daarom hebben we gevraagd dat het begeleidingscomité op 18 juni vergadert met de betrokken gemeenten. De definitieve beslissingen worden voor de vakantie genomen.*

l'administration :

- ouverture de ce segment aux piétons et cyclistes uniquement ;

- stabilisation du talus effondré ;

- mise en place de la signalisation et de l'aménagement adéquats pour empêcher l'accès à la circulation automobile.

En ce qui concerne la situation dangereuse au carrefour entre l'avenue Solvay et l'avenue Delleur, les demandes suivantes ont été formulées afin de garantir la sécurité routière :

- fermeture du contournement du côté de l'avenue Solvay. Le contournement devient une rue sans issue et est uniquement accessible via l'avenue Delleur ;

- adaptation du carrefour de l'avenue Delleur et de l'avenue Solvay, afin que la circulation qui vire à droite depuis l'avenue Delleur dans l'avenue Solvay ne passe plus via le contournement, mais bien via le carrefour. À cet effet, il convient de modifier le sens d'une bande de sortie à gauche à partir de l'avenue Solvay.

Les plans sont prêts à être établis. Nous examinerons ensuite, en concertation avec la commune, l'opportunité de poursuivre ou non l'option de sécurisation de ce segment.

Dans le cadre du projet de réaménagement du tronçon chaussée de La Hulpe-Delleur-Solvay, nous examinons actuellement les souhaits des communes. Nous devons ensuite opérer des choix en fonction du budget disponible, qui s'élève à cinq millions d'euros. Nous devons, entre autres, examiner la faisabilité de ce projet au cours de cette législature.

Dans le cadre du réaménagement de l'hippodrome et du projet Avanti, des adaptations légères pourront éventuellement être envisagées, en partenariat avec les communes. C'est pourquoi, nous avons demandé la tenue d'une réunion, le 18 juin prochain, du comité d'accompagnement avec les communes concernées. Les différentes options envisageables seront abordées à cette occasion. Des décisions définitives devraient être prises avant les vacances.

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

**Mevrouw Martine Payfa (FDF)** *(in het Frans).*- *U wilt de gemeente Watermaal-Bosvoorde voorstellen om het Solvay-Delleurprobleem met een kruispunt op te lossen. Wat houdt dat in?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Blijkbaar is een omleiding via de Solvaylaan mogelijk. Ik stel voor die omleiding af te sluiten en er een doodlopende straat van te maken. Daar kun je dan alleen nog in langs de Delleurlaan.*

**Mevrouw Martine Payfa (FDF)** *(in het Frans).*- *Die ook al een eenrichtingstraat is. Ik begrijp het niet.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *We zullen het straks op de kaart bekijken.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

**betreffende "de vordering van de installatie van verkeersborden tegen quads op het gewestelijk grondgebied".**

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** *(in het Frans).*- *Mijn vraag dateert van de periode voordat de verbodsborden voor quads geplaatst werden. Het probleem is dus inmiddels opgelost.*

*Kunt u ons zeggen waarom Ukkel niet hetzelfde standpunt heeft ingenomen als de andere achttien gemeenten? Hierdoor heeft het gewest niet alleen*

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

**Mme Martine Payfa (FDF).**- Vous dites vouloir soumettre une proposition à la commune de Watermael-Boitsfort pour régler le problème Solvay-Delleur au moyen d'un carrefour. De quoi s'agit-il ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il semble qu'un contournement soit possible par l'avenue Solvay. Il est proposé de fermer ce contournement et d'en faire une rue sans issue. Par conséquent, l'accès ne serait plus possible que par l'avenue Delleur.

**Mme Martine Payfa (FDF).**- Qui est à sens unique. Je ne comprends pas.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous regarderons cela sur le plan tout à l'heure.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE 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 "l'avancement de l'installation des panneaux anti-quads sur le territoire régional".**

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

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Ma question a été introduite il y a quelque temps et dans l'intervalle, les panneaux ont été placés. Le problème est donc résolu en Région bruxelloise et beaucoup de gens croient que c'est parce que j'ai déposé ma question orale que les panneaux ont été installés. Cela me convient !

*borden moeten plaatsen aan de grenzen van het gewest, maar ook op de grens tussen Ukkel en haar buurgemeenten. Hoe komt het dat Ukkel wel nog quads toelaat?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *De agglomeratieborden en de verbodsborden voor quads werden tegelijk geplaatst. Ondertussen zou die plaatsing afgerond moeten zijn.*

*Ik begrijp het standpunt van Ukkel niet goed. Misschien zal de gemeente binnenkort van gedachte veranderen, aangezien de quadrijers voortaan allemaal in Ukkel zullen afspreken.*

*(Opmerkingen van mevrouw Payfa)*

*De burger begrijpt dit soort uitzonderingen niet. Het gewest moet een manier vinden om dergelijke situaties te vermijden. Dat is niet mijn prioriteit, maar ik zal erover nadenken.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
PAUL DELVA**

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

Connaît-on les raisons précises pour lesquelles la commune d'Uccle s'est "désolidarisée" de ses dix-huit collègues sur la question des quads ? Cela rend la situation difficile pour la Région qui, non seulement a dû placer des panneaux à l'entrée de la Région aux droits de la commune d'Uccle, mais a également dû le faire sur l'ensemble des frontières de la commune d'Uccle avec les communes voisines de celle-ci. Qu'est-ce qui justifie que l'on puisse rouler en quad sur le territoire d'Uccle ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - À l'époque, M. Delva m'avait posé une question sur la mise en place des nouveaux panneaux d'agglomération. L'installation des deux types de panneaux a été effectuée simultanément. Elle devrait être achevée aujourd'hui. Si ce n'était pas le cas, ce serait une question de jours.

Je trouve effectivement que la position de la commune d'Uccle est bizarre. J'ai l'intention de lui écrire afin de la faire changer d'avis. La commune court maintenant un grand risque, puisque tous les amateurs de quads se donneront dorénavant rendez-vous sur son territoire et trouveront sur ses chemins arborés des voiries idéales pour utiliser leurs quads. Cela va rapidement changer la situation !

*(Remarques de Mme Payfa)*

Les gens ne comprennent pas ce genre d'exception. À l'avenir, il faudra trouver des mécanismes pour éviter cela. Ce n'est pas ma priorité, mais je vais y réfléchir.

*- L'incident est clos.*

**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,**

**betreffende "de aanduiding van de route naar Compostela".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Vanuit heel Europa gaan mensen te voet naar het Spaanse Santiago de Compostela. Ze volgen hierbij een uitgebreid netwerk aan wandelwegen. Het herkenningsteken langs de routes naar Compostela is de sint-jakobsschelp. Dit Europese netwerk is niet niks, want in 1987 erkende de Raad van Europa de Compostelaroute als eerste culturele Europese route. Bovendien is een deel van de route ook erkend als Unesco-werelderfgoed.

Het Vlaams Genootschap van Santiago de Compostela stippelde enkele jaren geleden vijf wandelwegen uit tussen Nederland en Frankrijk. Het deed dit samen met het Nederlandse en Waalse Genootschap van Sint-Jakob en les Amis des Chemins de Compostelle du Nord, het Jakobsgenootschap uit Rijsel. De vijf wegen volgen vaak bestaande infrastructuur en maken geregeld gebruik van rivier- en kanaaloevers. Dat maakt de beschrijving en de bewegwijzering een stuk eenvoudiger.

In Vlaanderen zijn de routes bewegwijzerd met het Europese Compostela-embleem. Dit gebeurde recent, want tot enkele jaren geleden was Vlaanderen op dit vlak een blinde vlek op de Europese kaart. Nu zijn er met stickers op palen discrete aanwijzingen aangebracht op de routes. In stedelijke centra, zoals in Brussel, wordt vaak met bronzen schelpen op de grond gewerkt. Ook in Wallonië is er een uitgebreide bewegwijzering.

Om via Brussel naar Compostela te wandelen, volg je de pelgrimsroute 'Via Brabantica'. De route vertrekt in Bergen-op-Zoom of Breda en loopt naar Mechelen. Daar heb je twee mogelijkheden: ofwel wandel je via Leuven naar Geldenaken waar er een aansluiting is op de 'Via Monastica' richting Vézelay of Le Puy, of je wandelt via Brussel en Halle naar Nijvel waar je verder kan richting Parijs en Tours.

Brussel kan dus een belangrijke rol spelen als knooppunt om vanuit Noord-Europa naar Compostela te wandelen.

**concernant "la signalisation du chemin de Compostelle".**

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Les chemins de Compostelle qui traversent l'Europe jusqu'à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne constituent un vaste réseau de sentiers de randonnée identifiés par le symbole de la coquille Saint-Jacques. Il constitue officiellement depuis 1987 le premier itinéraire culturel européen et est en partie inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.*

*Les cinq itinéraires établis il y a quelques années entre les Pays-Bas et la France par les associations flamande, néerlandaise, wallonne et lilloise qui s'occupent de ce pèlerinage suivent généralement l'infrastructure existante, et longent notamment les canaux et les rivières.*

*En Flandre, les chemins sont signalés depuis peu par des autocollants à l'emblème européen de Compostelle. Dans les villes comme Bruxelles les chemins sont indiqués par des coquillages en bronze sertis dans le sol. La Wallonie a également développé une signalisation étendue.*

*Située au carrefour des chemins venant de l'Europe du Nord vers Compostelle, Bruxelles peut jouer un rôle crucial.*

*Combien de coquilles Saint-Jacques en bronze indiquent-elles le chemin vers Compostelle à Bruxelles ? À quels endroits et comment ceux-ci sont-ils choisis ? Existe-t-il d'autres modes de signalisation ? Quels sont-ils ?*

*Ne faudrait-il pas envisager une signalisation plus visible et utiliser des autocollants comme en Flandre ? Quel organisme se charge-t-il de la signalisation à Bruxelles ? Une association ou un organe public ? À quelle fréquence cette signalisation est-elle contrôlée ? La Région est-elle impliquée dans ce contrôle ?*

*L'état de la signalisation est-il vérifié à l'issue des chantiers publics ? Les chemins de randonnée font-ils l'objet d'une quelconque promotion par la Région bruxelloise ? Qu'en est-il des chemins vers Compostelle ? Une partie du chemin suit le tracé*

Hoeveel bronzen sint-jakobsschelpen leiden wandelaars door Brussel in de richting van Compostela? Waar zijn ze te vinden? Hoe is dit bepaald? Zijn er nog andere manieren waarop de pelgrimsroute naar Compostela aangeduid is? Welke?

Moeten we geen ander systeem dan de bronzen schelpen overwegen? Ik ben blij dat ik niet naar elke bronzen schelp op de grond moet beginnen zoeken, want ik zou er een stijve nek aan overhouden. Is het geen goed idee om zoals in Vlaanderen via heel eenvoudige stickers de route aan te duiden?

Hoe wordt de bewegwijzering in Brussel verzekerd? Doet een vzw dat of houdt het gewest zich daarmee bezig? Hoe vaak wordt de bewegwijzering gecontroleerd en door wie? Welke rol speelt het gewest daarin?

Wordt na openbare werken steeds nagegaan of de bewegwijzering accuraat teruggeplaatst werd?

Voert het Brussels Gewest promotie voor wandelroutes in Brussel in het algemeen? In een aantal andere regio's en landen zijn de trage wegen een zeer actueel onderwerp. In een stedelijke omgeving ligt dat wat anders. In Brussel zijn er echter ook talloze mogelijkheden om trage wegen uit te stippelen. Voert het gewest promotie voor de wandelroute naar Compostela?

Een deel van de pelgrimsroute volgt de wit-rode aanduidingen van de Grote Routepaden (GR). Hoe wordt die bewegwijzering gecontroleerd en onderhouden? Welke rol speelt het Brussels Gewest daarin?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- In 2005 heeft de vereniging Les Amis de Saint-Jacques de Compostelle aan de stad Brussel voorgesteld om in de Vijfhoek, het grondgebied van de stad Brussel in de middeleeuwen binnen de tweede omwalling, het parcours aan te geven, gebaseerd op historische documenten en een studie van Roel Jacobs.

Om het parcours aan te geven heeft de vereniging 48 bronzen sint-jakobsschelpen aan de stad bezorgd en de stad heeft ze op de juiste plaatsen aangebracht. De reisweg vertrekt van de

*des chemins de grande randonnée (GR) balisés en rouge et blanc. Cette signalisation est-elle contrôlée et entretenue ? Quelle est l'implication de la Région en la matière ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *En 2005, l'association Les Amis de Saint-Jacques de Compostelle a proposé à la Ville de Bruxelles d'indiquer l'itinéraire des chemins de Compostelle dans le cœur médiéval de la ville au sein du deuxième rempart, sur la base de documents historiques et d'une étude de Roel Jacobs.*

*La Ville a placé les 48 coquilles Saint-Jacques en bronze que lui a fourni l'association aux endroits prescrits. Le parcours part de la chaussée de Louvain, traverse le centre-ville, et rejoint la Via*

Leuvensesteenweg en doorkruist het stadscentrum, vooraleer ze de stad verlaat in zuidelijke richting via de Hallepoort, het vertrekpunt van de 'Via Brabantica'. Het parcours loopt van de Leuvense Poort naar de Sint-Jakobswijk.

In het tweede deel van het parcours is de stad Brussel opgedeeld in twee stukken. Stuk A leidt naar de Anderlechtsepoort, in de richting van de Bergense Steenweg. Stuk B leidt naar het monument gewijd aan de pelgrims van Sint-Jakob van Compostela, aan de Hallepoort. Wat de promotie van het traject in Brussel betreft, is er een brochure 'Santiago de Compostela-wandeling in Brussel' opgesteld. Die is gratis beschikbaar in de Sint-Gorikshallen of in het Brussels Info Place (BIP). Voor het vervolg van de reisweg heeft de vereniging Les Amis de Saint-Jacques de Compostelle een wandelgids opgesteld van het wandelpad Brussel-Halle-Nijvel. De gids is beschikbaar in de boekhandel van de vereniging op de Smet de Naeyerlaan 410, bus 9.

De Sint-Jakobsreisweg vanaf Brussel volgt het langeafstandswandelpad 655. De merktekens die gevolgd moeten worden, zijn dus de witte en rode markeringen die wandelaars vertrouwd met GR-paden zeer goed kennen. Elke keer dat de Sint-Jakobsreisweg afwijkt van het langeafstandswandelpad, wordt er een Europees geel en blauw merkteken aangebracht dat specifiek is voor de Sint-Jakobsreisweg tot de weg opnieuw samenvalt met het GR-pad. Door dat principe zijn er niet meerdere markeringsdragers nodig op de reiswegen van het GR-pad.

De Sint-Jakobsreisweg die het gewest doorkruist, heeft geen recente wijzigingen ondergaan. Het stedelijke karakter van de route in de stad vergemakkelijkt het behoud van een definitieve reisweg die niet vaak gewijzigd wordt. De vzw Amis de Saint-Jacques de Compostelle staat in voor het onderhoud van de specifieke Europese gele en blauwe markeringen in het gewest.

Van de GR-paden in het gewest is de reisweg voorgesteld aan Brussel Mobiliteit. De Brusselse gemeenten waar beide reiswegen betrekking op hebben, hebben de vzw Les Sentiers de Grande Randonnée toestemming verleend voor die GR-paden en de markering ervan. De vrijwilligers van die vzw onderhouden die reiswegen.

*Brabantica à la Porte de Hal. Le parcours va de la Porte de Louvain au quartier Saint-Jacques.*

*La deuxième partie du parcours se divise en deux tronçons vers la Porte d'Anderlecht en direction de la chaussée de Mons, d'une part, et d'autre part, vers le monument dédié aux pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle à la Porte de Hal. En ce qui concerne la promotion du parcours à Bruxelles, une brochure gratuite est distribuée aux Halles Saint-Géry et à Brussels Info Place (BIP). Par ailleurs, le guide relatif au tronçon Bruxelles-Hal-Nivelles peut être obtenu auprès de la librairie des Amis de Saint-Jacques de Compostelle.*

*Le parcours des chemins de Compostelle à partir de Bruxelles suit principalement le GR 655 balisé en rouge et blanc, et est indiqué par le marquage européen bleu et jaune propre au chemin de Compostelle dès qu'il s'en écarte. Il ne serait pas pertinent d'envisager d'autres types de marquage.*

*Le tronçon bruxellois n'a fait l'objet d'aucune modification récemment. Le caractère urbain du tronçon facilite la préservation de son tracé. L'Association des Amis de Saint-Jacques de Compostelle est chargée de l'entretien du marquage européen bleu et jaune à Bruxelles.*

*L'association Les Sentiers de Grande Randonnée (SGR) a été chargée de l'entretien et du marquage des sentiers à la demande des communes concernées.*

*Enfin, pour ce qui concerne la promotion de la promenade à Bruxelles en général, Bruxelles Mobilité et l'asbl Trage Wegen ont procédé à une évaluation des voies lentes de la Région sur la base de leur cartographie. Ces chemins sont rassemblés dans une brochure et sur le site [www.stapasbxl.be](http://www.stapasbxl.be).*

Wat de andere middelen betreft om wandelen in Brussel te promoten, heeft Brussel Mobiliteit met de hulp van de vzw Trage Wegen een overzicht gemaakt van alle trage wegen op het grondgebied van het gewest. Dat overzicht, dat verwezenlijkt werd met de hulp van meer dan honderd vrijwilligers, heeft het mogelijk gemaakt die trage wegen in kaart te brengen en aan te geven in welke staat ze verkeren.

Wat de promotie betreft, is er een boekje opgesteld met al die wegen. Als u het niet kent, kan ik het u meegeven. Daarnaast is er ook een website, [www.stapasbxl.be](http://www.stapasbxl.be).

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik zal de informatie rustig bekijken en nagaan hoe we daarin vooruit kunnen gaan.

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY**

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

betreffende "het vonnis van de politierechtbank en de opvolging van het Uber-dossier".

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *Onlangs heeft de politierechtbank van Brussel geoordeeld dat Uber de reglementering met betrekking tot het bezoldigd personenvervoer overtreedt. De rechtbank heeft zelfs het persoonlijk voertuig van een Uberchauffeur in beslag genomen. Dat is een sterk signaal.*

*Ondertussen zouden er nog een zestigtal andere dossiers in handen van de rechtbank zijn, maar het bedrijf zet zijn activiteiten voort en trekt elke dag*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *J'examinerai ces informations pour voir comment faire progresser le dossier.*

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY**

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

concernant "le jugement du tribunal de police et les suites données au dossier Uber".

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Récemment, le Tribunal de police de Bruxelles a jugé Uber coupable d'infraction à la réglementation sur le transport rémunéré de personnes. Selon les informations relayées par la presse, la justice a fait saisir le véhicule personnel d'un conducteur d'Uber. Ce n'est pas une première, mais il s'agit d'un signal fort envoyé par la justice.

Par ailleurs, une soixantaine d'autres dossiers seraient entre les mains du tribunal. Pourtant, nous



*nieuwe gebruikers aan.*

*U bent van plan een wettelijk kader voor dit soort taxidiensten uit te werken. Om alle onduidelijkheid in dit dossier weg te werken, is dat dringend nodig. Hoever staat het daarmee? Hoe zult u Uber aanpakken na de gerechtelijke beslissing?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Ik zal de gerechtelijke beslissing uitvoeren, ook al kan er nog beroep worden aangetekend.*

*Ons standpunt is niet veranderd: de activiteiten van Uber zijn illegaal. Wij zetten de controles voort, de voertuigen worden in beslag genomen en er lopen gerechtelijke onderzoeken.*

*De regering heeft een principebeslissing genomen over het wettelijk kader en ontmoet de sector eenmaal per week. Ik hoop de tekst nog voor de zomer in eerste lezing aan de regering te kunnen voorleggen. Er moet inderdaad zo snel mogelijk een plan komen om de sector te moderniseren.*

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).* - *Het verheugt mij dat u wettelijke stappen tegen Uber onderneemt en dat u permanent overleg met de sector pleegt. Dat zal de gemoederen bedaren.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

savons que la société poursuit ses activités, attirant chaque jour de nouveaux utilisateurs.

La sanction à l'encontre d'un chauffeur d'Uber intervient alors que nous connaissons votre volonté d'offrir un cadre légal à la plate-forme de transport rémunéré de personnes. Pour dissiper toute l'ambiguïté qui règne autour de ce dossier, il me semble que la mise en œuvre d'un plan devient urgente. Aussi, je souhaiterais savoir quelles suites sont réservées par la Région au dossier Uber après cette décision de justice.

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Notre volonté est bien entendu de faire exécuter la décision de justice, même si la possibilité d'interjeter appel existe.

Notre position n'a pas changé : pour nous, la société Uber est illégale. Nous poursuivons les contrôles, les véhicules en infraction sont saisis et des enquêtes judiciaires sont en cours.

S'agissant du cadre légal, le gouvernement a pris une décision de principe. Il rencontre le secteur une fois par semaine. J'espère pouvoir soumettre un texte en première lecture au gouvernement avant l'été. Comme vous, j'estime qu'un plan de modernisation du secteur doit être élaboré le plus rapidement possible.

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

**M. Pierre Kompany (cdH).** - Je salue votre volonté de prendre des dispositions légales envers la société Uber.

Vous évoquez un dialogue permanent avec le secteur. Je m'en réjouis, car il ne pourra qu'apaiser les esprits de tous.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE  
DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de organisatie van de  
aansluitingen op het MIVB-net".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).- Wie van het openbaar vervoer gebruik maakt, stapt niet graag over op een ander voertuig. Het aantal overstappen moet dus worden verminderd, maar er moet ook worden nagedacht over de manier waarop de aansluitingen worden georganiseerd, vooral buiten de spitsuren, wanneer de reizigers soms vijftien tot twintig minuten moeten wachten als ze hun aansluiting missen.*

*Alleen de aansluitingen tussen de metro en de bovengrondse lijnen zijn op elkaar afgestemd, terwijl de aansluitingen tussen twee bovengrondse voertuigen even frequent zijn.*

*'s Avonds of in het weekend gebeurt het vaak dat reizigers onvoldoende tijd hebben om over te stappen wanneer twee voertuigen van verschillende lijnen tegelijk aan een halte komen. Dat leidt niet alleen tot veel stress, maar het verlengt ook de duur van hun traject.*

*Hetzelfde geldt voor opgesplitste lijnen. De dienstregeling zou zo moeten zijn opgesteld dat reizigers niet moeten wachten, maar in de praktijk zien ze vaak een tram of bus voor hun neus vertrekken en moeten ze twintig minuten of langer wachten. Ik denk bijvoorbeeld aan de aansluiting tussen tram 7 en 3 aan de Churchillrotonde.*

*Dergelijke situaties zijn absurd. Buiten de spitsuren is een kortere wachttijd heel wat waardevoller voor de reizigers dan het verlies van een of twee minuten aan de halte wanneer er weinig verkeer op de weg is. De lange trajecten maken daarentegen het gebruik van het openbaar vervoer 's avonds en in het weekend nog minder aantrekkelijk en zetten de reizigers die het zich kunnen veroorloven ertoe aan om de auto te gebruiken.*

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

**concernant "l'organisation des  
correspondances sur le réseau de la STIB".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Il est généralement admis que les correspondances sont pénalisantes pour les usagers des transports publics. Nous débattons d'ailleurs régulièrement, dans cette Région, de l'intérêt de favoriser leur diminution. Néanmoins, au-delà de toute question relative au réaménagement du réseau, la façon dont elles s'organisent là où elles existent mérite toute notre attention, particulièrement en dehors des heures de pointe, quand le fait de rater un bus ou un tram implique un temps d'attente de quinze ou vingt minutes, voire plus en cas de retard sur la ligne.

À ma connaissance, le seul dispositif qui existe concerne les correspondances entre le métro et un véhicule de surface. Pourtant, il ne concerne qu'une partie des voyageurs, les correspondances entre deux véhicules de surface étant tout aussi fréquentes.

En pratique, on peut régulièrement constater, le soir ou le week-end, que lorsque deux véhicules de lignes différentes arrivent à la même halte - qu'il s'agisse d'un arrêt commun ou d'un arrêt au même carrefour-, il est rare qu'ils laissent le temps aux voyageurs concernés d'effectuer leur changement. Cette situation allonge significativement les temps de parcours et engendre du stress.

J'ignore si vous vous êtes déjà retrouvé dans un véhicule de la STIB en train de regarder votre application de position des transports en commun en temps réel. Il arrive alors que vous réalisiez que si l'autre véhicule arrive le premier à l'arrêt, vous n'aurez pas le temps de le prendre et vous devrez attendre vingt minutes. Ce n'est pas très agréable !

De même, on peut observer cette situation là où des lignes ont été scindées et où il a toujours été affirmé que l'organisation des terminus et les consignes données aux conducteurs assuraient une

*Waarom bestaat er geen algemene procedure voor dergelijke situaties?*

absence de temps d'attente. À titre d'illustration, c'est régulièrement le cas à Churchill, où des voyageurs du tram 3 n'ont que leurs yeux pour voir partir le tram 7, ou inversement.

Ce type de situation est absurde d'une part, puisqu'en dehors des heures de pointe, un temps d'attente diminué est bien plus précieux pour les usagers que la perte d'une ou deux minutes à l'arrêt quand le trafic routier est faible. D'autre part, l'allongement important que cela implique pour les temps de parcours rend l'utilisation du transport public encore moins attractive en soirée ou le week-end, incitant de ce fait ceux qui peuvent se le permettre à se tourner vers la voiture ou à en acquérir une.

Pouvez-vous me dire pourquoi aucune procédure systématique n'est d'application pour diminuer la pénibilité des trajets des usagers de la STIB ?

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

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Het probleem van de aansluitingen is eigen aan alle vervoersnetten. Aan bepaalde stations is er inderdaad een transitsignaal om de chauffeurs op de bovengrondse lijnen te verwittigen dat er een metro aankomt. Dat systeem werd uitgebreid tot een aantal bovengrondse haltes, waaronder de halte Heembeek voor de aansluiting tussen de trams 3 en 7 en bus 47.*

**M. Pascal Smet, ministre.** - La question des correspondances est propre à tout réseau de transport. Un dispositif visant à informer les conducteurs de surface de l'arrivée d'un métro, dit signal transit, existe en effet à certaines stations. Ce système a été étendu à certains arrêts de surface, par exemple à l'arrêt Heembeek entre les trams 3 et 7 et les bus 47.

*De dienstregeling van elke lijn wordt vastgesteld op basis van de voornaamste aansluiting op die lijn.*

Les horaires de chaque ligne sont établis en fonction de la correspondance principale assurée par la ligne. Les heures de passage aux autres arrêts de la ligne sont donc conditionnées par les heures de passage au point de rencontre avec la correspondance principale. Or, dans un réseau fortement maillé comme celui de la STIB, la quasi-totalité des lignes en croisent d'autres à cinq, dix, voire quinze endroits de leur parcours.

*De voorbije jaren hebben we heel wat middelen vrijgemaakt om de frequenties tijdens de daluren te verhogen, de aansluitingen te verbeteren en de algemene wachttijd te verkorten, maar zijn er altijd verbeteringen mogelijk.*

Les efforts budgétaires importants consentis par la Région ces dernières années ont porté sur l'amélioration des fréquences de passage aux heures creuses, le soir et le week-end, au bénéfice des voyageurs, des correspondances et de la réduction du temps d'attente global. Évidemment, la situation peut toujours être améliorée.

*De MIVB plant een bewustmakingscampagne bij haar chauffeurs om ervoor te zorgen dat ze elkaar een waarschuwingssignaal geven, bijvoorbeeld wanneer twee voertuigen tegelijk aan een halte aankomen of wanneer een reiziger daarom vraagt. Wij trachten het aantal overstappen te verminderen, maar dat is niet altijd gemakkelijk in de huidige begrotingscontext.*

La STIB prévoit une campagne de sensibilisation de ses conducteurs, afin qu'ils émettent un signal

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *De bewustmakingscampagne is een goed idee, want het versturen van het signaal hangt vooral af van de goede wil van de chauffeurs.*

*Twee voertuigen die elkaar volgen zouden rekening met elkaar moeten houden. Er moet een algemene instructie worden gegeven om de aansluitingen te waarborgen, zodat de reizigers niet twintig minuten moeten wachten op het volgende voertuig. Als de voertuigen dertig seconden aan de halte zouden wachten, zouden de mensen voldoende tijd hebben om over te stappen en zou het reizen met het openbaar vervoer heel wat aangenamer worden.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de bediening van de  
hippodroom van Bosvoorde".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Onlangs werden de plannen voor de heraanleg van de renbaan in Bosvoorde voorgesteld. Er komt een vrijetijdspark dat*

d'avertissement mutuel, par exemple lorsque deux véhicules arrivent simultanément à un arrêt ou lorsqu'un voyageur en a fait la demande. Nous essayons de réduire le nombre de correspondances, mais ce n'est pas toujours facile, étant donné les contraintes budgétaires.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La campagne de sensibilisation est une bonne idée, car actuellement l'envoi d'un signal dépend surtout de la bonne volonté des conducteurs.

Deux véhicules qui se suivent ne devraient pas s'ignorer, comme c'est souvent le cas. Il faudrait donc une consigne générale pour assurer les correspondances, afin que les gens ne passent pas vingt minutes dehors, à onze heures du soir, parce que deux véhicules sont arrivés en même temps à l'arrêt. Il suffirait de 30 secondes pour laisser les gens effectuer leur changement, et cela rendrait le réseau beaucoup plus praticable.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

**concernant "la desserte de l'hippodrome de  
Boitsfort".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le projet de réaménagement de l'hippodrome de Boitsfort vient d'être présenté. Il va offrir un nouveau pôle de loisirs, qui mise sur un afflux de 300.000 visiteurs

*jaarlijks 300.000 bezoekers zou moeten trekken. Dat betekent dat het terrein toegankelijker moet worden.*

*Momenteel kan je op weekdagen met de bus, tram 94 en 25 of de trein via het station van Boondaal naar de renbaan. Na 20.00 uur en tijdens het weekend wordt dat een stuk moeilijker.*

*Er moeten dus drastische maatregelen genomen worden, anders zal het park veel autoverkeer aantrekken en parkeerproblemen genereren. Tijdens de week staan aan het station van Boondaal al veel auto's langdurig geparkeerd en als het mooi weer is groeit de parkeerdruk door de bezoekers aan het Terkamerenbos.*

*De Terhulpesteenweg zit eivol, wanneer het Terkamerenbos tijdens het weekend voor het verkeer afgesloten wordt. We moeten de bezoekers aan de renbaan dus stimuleren om met het openbaar vervoer of de fiets te komen. Een verkeersplan moet files tegengaan. Met de fiets loopt de snelste weg naar de renbaan via de Rooseveltlaan of de Terhulpesteenweg, maar die wegen zijn niet erg veilig.*

*Is er een mobiliteitsstudie gemaakt voor de heraanleg van de renbaan? Zijn er maatregelen getroffen om de toegankelijkheid met het openbaar vervoer te verhogen? Wordt er werk gemaakt van een verkeersplan? Waar kunnen renbaanbezoekers parkeren? Gaat u na hoe de toegankelijkheid voor de fietsers verbeterd kan worden?*

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

par an. Cela impliquera, par définition, également un besoin accru d'accessibilité.

Actuellement, le site est accessible en semaine et en journée via deux lignes de tram, le 94 et le 25, une ligne de bus et la gare de Boondaal. Cette desserte diminue drastiquement dès 20 heures et le week-end, puisqu'aucun train ne s'arrête en gare de Boondaal après 20 heures et le week-end et que le tram 25 est limité à Buyl et non à la gare de Boondaal après 20 heures et le dimanche. Par ailleurs, les fréquences du bus 41, déjà faibles en semaine, chutent à un bus toutes les vingt minutes en soirée et le dimanche.

Autrement dit, sans mesures drastiques d'augmentation des fréquences et des plages horaires des lignes de la STIB et de la SNCB concernées, ce projet entraînera un important trafic automobile, ainsi que des inconvénients de stationnement aux alentours. En semaine, la gare de Boondaal attire déjà des voitures ventouses et en cas d'animation ou de beau temps, les visiteurs motorisés du bois de la Cambre sont par ailleurs déjà nombreux à se garer dans les parages.

Sachant qu'en outre, la chaussée de la Hulpe est très embouteillée lorsque le bois de la Cambre est fermé au trafic routier le week-end - cette excellente initiative devrait être étendue aux vacances d'été -, il est donc fondamental d'inciter les visiteurs à rejoindre l'hippodrome en transport public ou à vélo et de prévoir un plan de circulation qui évite la congestion automobile. Enfin, les meilleurs itinéraires pour rejoindre le site à vélo sont peu sécurisants, que ce soit sur l'avenue Roosevelt ou la chaussée de la Hulpe, dans le sens bois de la Cambre- Auderghem.

Une étude de mobilité a-t-elle été menée afin d'évaluer l'impact de ce projet en termes de mobilité, sachant que c'est principalement le week-end et en soirée que le site sera fréquenté ? Des mesures améliorant la desserte du site en transport public ont-elles été décidées ? Un plan de circulation est-il à l'étude ? Quel dispositif a-t-il été arrêté pour le parking des visiteurs de l'hippodrome ? Une amélioration des accès cyclables est-elle à l'étude ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De projectontwikkelaar moet een mobiliteitsverslag en een effectenrapport opstellen om een bouwvergunning te kunnen krijgen.*

*Hij moet een toegang naar de openbare weg aanleggen en voorzien in voldoende parkeergelegenheid. We hebben daarover al een eerste contact gehad. Het is wenselijk dat bezoekers zo veel mogelijk met de fiets of met het openbaar vervoer naar de renbaan komen.*

*Op de Rooseveltlaan komen er vrijliggende fietspaden, bij het station van Bosvoorde is net een nieuw Villostation geopend en een deel van de Terhulpsessesteenweg wordt enkel voor voetgangers en fietsers opengesteld. Het nieuwe busrichtplan maakt twee bijkomende buslijnen met haltes dicht bij de renbaan mogelijk.*

*De avond- en weekendfrequentie van de trams en treinen zijn een probleem. De renbaan gaat naar verwachting open in 2018. We hebben dus nog tijd om daar verandering in te brengen.*

*Bij een grootschalig evenement kan de MIVB de frequentie op de lijnen opvoeren. Dat zal ook gebeuren voor de evenementen op de renbaan. Dat werd onlangs trouwens al besproken met de exploitanten. Het huidige MIVB-aanbod zou volstaan.*

*Toch wordt de exploitanten aanbevolen om voor grote evenementen een buszone aan te leggen.*

*Het spreekt voor zich dat het busrichtplan dat momenteel voorbereid wordt rekening houdt met de exploitatie van de renbaan in Bosvoorde.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Un rapport de mobilité et une étude d'incidences pour le site doivent être réalisés par le promoteur dans le cadre du permis de bâtir. L'initiative lui en appartient.*

*Sur le site, le promoteur est tenu de prévoir suffisamment de places de parking et de créer un accès depuis la voie publique. Nous avons déjà eu un premier contact avec lui à ce propos. Il est recommandé que les visiteurs se rendent autant que possible sur le site à vélo ou en transport public.*

*Des pistes cyclables séparées sont prévues sur l'avenue Roosevelt, une nouvelle station Villo vient tout juste d'être installée à la gare de Boitsfort et une partie de la chaussée de la Hulpe sera ouverte uniquement aux cyclistes et aux piétons. Le nouveau plan directeur bus prévoit éventuellement deux lignes supplémentaires, avec des arrêts tout près du site.*

*La fréquence des trams et des trains le soir et le week-end constitue un point d'attention. L'ouverture de l'hippodrome est prévue en 2018. Nous avons donc encore suffisamment de temps pour entreprendre des démarches et développer des plans à ce sujet.*

*Lorsqu'un événement de grande ampleur se déroule à un endroit donné de la Région, la STIB peut, de manière générale, prévoir des renforts qui circuleront lors de celui-ci. Elle ne manquera donc pas de s'intéresser aux événements prévus sur le site de l'hippodrome de Boitsfort. Des contacts ont d'ailleurs été pris récemment avec les exploitants du site. Compte tenu de la fréquentation attendue et du type d'événements prévus, il est apparu que l'offre actuelle de la STIB était suffisante pour satisfaire la demande courante.*

*Il a toutefois été recommandé aux exploitants de prévoir dans leur enceinte une zone permettant d'accueillir quelques bus, qui pourraient être mis en service dans le cadre de grands événements et financés dans le cadre d'un partenariat avec les exploitants.*

*Il va de soi que le plan directeur bus actuellement en préparation prendra en considération la possibilité d'exploitation de l'hippodrome de Boitsfort.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik heb niet goed begrepen wat u zei over een deel van de Terhulpesteenweg dat alleen toegankelijk zou zijn voor fietsers en voetgangers.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Blijkbaar was een stuk van de weg afgesloten. De administratie heeft de opdracht gegeven om dat opnieuw open te stellen voor fietsers en voetgangers.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Dat het bestaande aanbod voorlopig volstaat, kan niet afgeleid worden uit het gebruik van bus 41. Die lijn is zo armzalig dat je ze pas neemt als het echt niet anders kan.*

*Wie een auto heeft, zal de bus niet nemen, zeker niet als het bos afgesloten is en de bus vastzit in het verkeer. Als u zich baseert op het aantal gebruikers van bus 41 om vast te stellen dat het aanbod volstaat, dan raadt u eigenlijk de bezoekers aan om het openbaar vervoer niet te gebruiken.*

*In uw plaats zou ik nagaan of het aanbod echt volstaat, want er zijn onlangs 300 sociale woningen en andere woningen in die buurt gebouwd. Ik ben er dus niet van overtuigd dat het aanbod van openbaar vervoer zal volstaan.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik zei "op het eerste gezicht".*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik denk dat er in die buurt veel mensen wonen die de middelen hebben om het openbaar vervoer te vermijden.*

- *Het incident is gesloten.*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je n'ai pas bien compris ce que vous avez dit au sujet d'une partie de la chaussée de La Hulpe, qui serait réservée aux cyclistes et aux piétons.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Apparemment, une partie était fermée et l'administration a donné l'ordre de la rouvrir aux cyclistes et aux piétons. Cela rejoint la question de Mme Payfa.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Pour ce qui est de l'offre, qui serait actuellement suffisante, il est clair que si l'on se base sur le taux de remplissage d'une ligne comme le bus 41, on est loin de la réalité. Cette ligne est tellement lamentable qu'il faut vraiment ne pas avoir le choix pour l'emprunter.

En effet, ceux qui disposent d'une voiture pour se rendre à cet endroit ne vont pas utiliser cette ligne, surtout lorsque le bois est fermé et que l'intérêt du site propre disparaît. Se baser sur le taux de remplissage de la ligne 41 pour déterminer que l'offre est suffisante revient donc à inciter les gens à ne pas prendre les transports publics.

De la même façon, à votre place, je vérifierais bien si l'offre est suffisante, parce que 300 logements sociaux ont été construits récemment dans le quartier, de même que quelques complexes de nouveaux logements de standing. Je ne suis donc pas convaincue que l'offre de transport public répond à la demande.

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'ai dit "à première vue".

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je crois que le quartier abrite beaucoup de personnes, au-delà des logements sociaux, qui ont les moyens de se déplacer autrement qu'en transport public. Ce n'est pas la même chose.

- *L'incident est clos.*