



**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 21 MARS 2016**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 21 MAART 2016**

—

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

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

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

QUESTIONS ORALES	6	MONDELINGE VRAGEN	6
Question orale de M. Bruno De Lille	6	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les abonnements pour les seniors".		betreffende "de abonnements voor senioren".	
Question orale de M. Bruno De Lille	8	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	8
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les résultats de l'étude d'impact relative à la piétonisation de la chaussée de Gand".		betreffende "de resultaten van de impactstudie in verband met het autovrij maken van de Gentsesteenweg".	
INTERPELLATION	11	INTERPELLATIE	11
Interpellation de Mme Céline Delforge	11	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	11
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la sécurisation des traversées piétonnes rond-point Churchill".		betreffende "de beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers op het rondpunt Churchill".	
Discussion – Orateurs :	12	Bespreking – Sprekers:	12
M. Armand De Decker (MR)		De heer Armand De Decker (MR)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	

QUESTIONS ORALES	14	MONDELINGE VRAGEN	14
Question orale de M. Hervé Doyen	14	Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen	14
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la récurrence des problèmes techniques sur les lignes de métro de la STIB".		betreffende "de wederkerende technische problemen op de MIVB-metrolijnen".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	18	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	18
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'applicabilité de la redevance stationnement à de nouveaux types de véhicules".		betreffende "de toepasbaarheid van de parkeerretributie op nieuwe types voertuigen".	
INTERPELLATION	23	INTERPELLATIE	23
Interpellation de M. Paul Delva	23	Interpellatie van de heer Paul Delva	23
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la chaussée de Louvain sans voitures".		betreffende "de autovrije Leuvensesteenweg".	
Discussion – Orateurs :	24	Bespreking – Sprekers:	24
M. Hasan Koyuncu (PS) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)		De heer Hasan Koyuncu (PS) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
QUESTIONS ORALES	27	MONDELINGE VRAGEN	27
Question orale de Mme Céline Delforge	27	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	27
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la politique d'autorisation d'affichage à des fins publicitaires par Bruxelles Mobilité".

Question orale de M. Bernard Clerfayt

30

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

concernant "le planning de la poursuite de la démolition du viaduc Reyers, des travaux de réaménagement du boulevard Reyers et de la place Meiser".

met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het beleid inzake vergunning van reclameaffiches door Brussel Mobiliteit".

Mondelinge vraag van de heer Bernard Clerfayt

30

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

betreffende "de planning van de voortzetting van de afbraak van het Reyersviaduct, van de heraanleg van de Reyerslaan en van het Meiserplein".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les abonnements pour les seniors".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Un abonnement annuel de la STIB pour les personnes de plus de 65 ans coûte 60 euros. Il est gratuit pour les bénéficiaires de l'intervention majorée (statut BIM), d'un revenu d'intégration sociale (RIS) ou d'une intervention équivalente et offre un accès illimité au réseau de la STIB, exception faite du tronçon Bourget-Brussels Airport.*

Mais 60 euros représentent une somme importante pour les seniors qui n'entrent pas dans ces conditions. De plus, ceux-ci ont souvent tendance à sous-estimer le nombre de trajets qu'ils vont effectuer et à recharger trop de forfaits de dix voyages sur leur carte Mobib. Au bout de cinq fois, ils ont ainsi atteint le prix d'un abonnement annuel. C'est regrettable, spécialement pour ceux qui disposent de peu de moyens.

L'un des avantages de l'informatisation est qu'elle permet à la STIB d'avoir une vision claire du phénomène. Les autorités pourraient décider d'éliminer cet effet pervers indésirable en octroyant automatiquement un abonnement annuel à ceux qui rechargent leur carte Mobib pour plus

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de abonnements voor senioren".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Een jaarabonnement van de MIVB voor vijftien zestigplussers kost 60 euro. Wie een door een ziekenfonds erkend RVV-statuut heeft of een leefloon van het OCMW of een daarmee gelijkgestelde tegemoetkoming ontvangt, heeft recht op een gratis abonnement. Met het jaarabonnement kun je onbeperkt van het MIVB-netwerk gebruikmaken, behalve voor het traject Bourget-Brussels Airport.

Voor senioren die net buiten de voorwaarden vallen, is 60 euro een hoog bedrag. Bovendien onderschatten ze vaak het aantal ritten dat ze maken en laden ze herhaaldelijk tien ritten op hun Mobibkaart. Als ze vijf keer hun Mobibkaart opladen met tien ritten, zitten ze al aan de prijs van een abonnement. Voor meer verplaatsingen betalen ze zelfs meer dan een jaarabonnement. Dat is jammer, zeker voor personen die weinig financiële marge hebben.

Een van de voordelen van de informatisering is dat de MIVB duidelijk zicht op het fenomeen heeft. De overheid kan er bijgevolg voor kiezen om het

de 60 euros, comme c'est le cas à New York ou à Londres.

Avez-vous entrepris des démarches en ce sens, qui permettraient de prendre en compte le faible pouvoir d'achat d'un groupe important de retraités ?

Pensez-vous pouvoir accroître, de cette manière, la mobilité du groupe cible concerné ?

Combien de personnes de plus de 65 ans dépensent plus de 60 euros par an pour leurs déplacements en transports en commun ?

Avez-vous abordé avec la STIB la possibilité d'octroyer automatiquement un abonnement annuel à partir de 60 euros ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *C'est le gouvernement précédent, dont la sp.a ne faisait pas partie, qui a pris la décision de supprimer l'abonnement gratuit pour les seniors.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Je continue à soutenir ce choix.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous ignorons le nombre précis de personnes de plus de 65 ans qui consacrent plus de 60 euros par an aux transports en commun, et cela en raison des recommandations de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP), qui nous empêchent de faire le lien entre les déplacements effectués et l'identité du détenteur de la carte. Nous devrions pouvoir arguer du fait que ce calcul pourrait éventuellement être fait en respectant l'anonymat des abonnés.*

Par ailleurs, les cartes de dix voyages et la carte Mobib de base ne sont pas nominatives, de sorte que les données sont moins fiables.

Cela n'empêche qu'il serait intéressant d'analyser les tarifs de transport, en envisageant par exemple un système dans lequel un voyageur sans

ongewilde neveneffect weg te werken door ervoor te zorgen dat wie zijn Mobibkaart voor 60 euro oplaadt, automatisch een jaarabonnement krijgt, zoals dat in New York en Londen het geval is.

Hebt u al stappen in die richting ondernomen, zodat er rekening wordt gehouden met de beperkte koopkracht van een aanzienlijke groep bejaarden?

Denkt u dat u op die manier de mobiliteit van de betrokken doelgroep kunt vergroten?

Hoeveel vijftenzestigplussers komen uiteindelijk aan een bedrag van meer dan 60 euro per jaar?

Hebt u de mogelijkheid waarbij er vanaf 60 euro automatisch een jaarabonnement wordt toegekend, al met de MIVB besproken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het is de vorige regering, waar de sp.a geen deel van uitmaakte, die beslist heeft om senioren voor hun abonnement te laten betalen. Voor de sp.a mochten die abonnementen gerust gratis blijven. In dat geval had ik uw vraag nu niet moeten beantwoorden. Dat wilde ik toch even opmerken voor iemand anders het doet.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik sta nog altijd achter de keuze van de vorige regering.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben geen duidelijke cijfers over het aantal vijftenzestigplussers dat jaarlijks meer dan 60 euro aan het openbaar vervoer besteedt. Dat komt door de aanbevelingen van de Privacycommissie, die het moeilijk maken om verbanden te leggen tussen de uitgevoerde verplaatsingen en de identiteit van de kaarthouder. Men zou kunnen aanvoeren dat die berekening eventueel wel gemaakt zou kunnen worden als de anonimiteit van de kaarthouders gerespecteerd wordt.

Belangrijker is echter dat de tienrittenkaart en de Mobib Basic-kaart niet op naam zijn. Er kunnen meerdere personen tegelijkertijd met één kaart reizen en dat maakt de gegevens minder betrouwbaar.

Dat neemt niet weg dat het een goed idee zou zijn

abonnement bénéficierait du tarif le plus avantageux.

L'instauration d'un tel système se trouve dans la toute première phase et n'a pas encore été examiné dans le détail. Il nécessiterait de toute façon une concertation avec les autres sociétés de transport et ne se limiterait pas aux seniors.

L'adoption d'un nouveau système tarifaire pour les transports en commun ne constituant pas une priorité, je ne suis pas en mesure de vous communiquer d'échéance précise pour sa mise en œuvre.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).* - *Votre réaction positive est une bonne chose. Une telle mesure n'occasionnera pas nécessairement des dépenses pour le gouvernement. Nous partons en effet du principe que celui pour qui un abonnement est utile s'en procurera de toute façon un. Cette mesure viserait surtout ceux dont les dépenses excèdent le prix d'un abonnement.*

La mesure bénéficierait dans une moindre mesure aux autres groupes cibles, parce qu'il faut déjà acheter beaucoup de cartes de dix voyages avant de dépasser le prix d'un abonnement normal.

La STIB pourrait s'inspirer d'exemples à l'étranger. J'espère que vous demanderez à la société de transport d'adopter au plus vite cette disposition.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

om de vervoerstarieven eens onder de loep te nemen. De MIVB zou bijvoorbeeld een systeem kunnen invoeren waarmee een reiziger zonder abonnement achteraf van het voordeligste tarief kan genieten, wat in het buitenland 'pay as you go' genoemd wordt.

Zo'n systeem moet de MIVB echter in overleg met de andere vervoersmaatschappijen invoeren. De invoering zit nog maar in de allereerste fase en er is nog niet grondig over nagedacht. In elk geval zou het systeem niet tot senioren beperkt blijven, en dus voor iedereen gelden.

Op dit ogenblik is een nieuw tariefsysteem voor het openbaar vervoer geen prioriteit. Het is de bedoeling dat we dat in de toekomst bestuderen, maar een termijn kan ik u daarvoor nog niet geven.

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Ik ben alvast blij met uw positieve reactie. Een dergelijke maatregel hoeft de regering niet per se iets te kosten. Wij gaan er immers van uit dat wie gebaat is met een abonnement, zich sowieso een abonnement aanschafft. De maatregel is dus vooral bedoeld voor wie de prijs van een abonnement overschrijdt.

Ook voor andere doelgroepen dan de vijfenzestigplussers kan de maatregel nuttig zijn, maar misschien toch in mindere mate, omdat je al heel wat tienrittenkaarten moet kopen vooraleer je de prijs van een normaal abonnement overschrijdt.

Buitenlandse voorbeelden kunnen inspirerend werken. De MIVB hoeft het warm water niet uit te vinden. Ik hoop dat u de vervoersmaatschappij zult vragen om de regeling zo snel mogelijk in te voeren.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

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

concernant "les résultats de l'étude d'impact relative à la piétonisation de la chaussée de Gand".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Les attentats de Paris et l'origine molenbeekoise de certains auteurs ont porté préjudice au commerce local. Selon l'échevin molenbeekoïse de l'Économie, le chiffre d'affaires aurait diminué de 50 à 80%.*

Les attentats ne sont toutefois pas le seul problème en cause. Le trafic automobile freine incontestablement le développement de la zone. Pour cette raison, une pétition circule pour piétoniser la chaussée de Gand en vue de redynamiser le commerce local.

Si la commune peut entreprendre toutes sortes d'actions pour attirer à nouveau les clients, elle n'est pas compétente pour la piétonisation de la chaussée de Gand, qui est du ressort de la Région.

Fin novembre 2015, j'avais interrogé la secrétaire d'État Mme Debaets sur la sécurité routière dans la chaussée de Gand. Elle avait alors déclaré que Bruxelles Mobilité avait réalisé une étude d'impact sur la sécurisation de la zone et élaboré des scénarios alternatifs.

Pouvez-vous nous fournir cette étude d'impact ? Comprend-elle les scénarios alternatifs ?

La piétonisation de la chaussée de Gand doit évidemment s'accompagner d'un plan de mobilité pour tout le quartier.

Quelles démarches la Région bruxelloise a-t-elle entreprises pour piétoniser la chaussée de Gand ? A-t-elle consulté les communes concernées ?

Dans l'attente de la piétonisation de la chaussée de Gand, quelles autres solutions permettraient-elles d'y améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons ?

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de resultaten van de impactstudie in verband met het autovrij maken van de Gentssteenweg".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De aanslagen van november in Parijs en vooral het feit dat een aantal daders hun stek in Molenbeek hadden, hebben de lokale handel geen goed gedaan. Zo zouden verscheidene handelszaken aan de Gentssteenweg een overnemer zoeken. Volgens de Molenbeekse schepen van Economie zou de omzet met 50 tot 80% gedaald zijn. Ook al zijn er ondertussen weer meer klanten, de omzet is nog niet van het niveau van voor de aanslagen.

Het probleem is evenwel niet alleen toe te schrijven aan de aanslagen. Ook het autoverkeer zet ongetwijfeld een sterke rem op de verdere ontwikkeling van het gebied. Op dit moment loopt er dan ook een petitie om de Gentssteenweg verkeersvrij te maken, wat de lokale handel een boost moet geven.

De gemeente kan allerlei acties opzetten om opnieuw klanten naar de Gentssteenweg te lokken, maar is niet bevoegd om de Gentssteenweg autovrij te maken. Daarvoor is het Brussels Gewest bevoegd.

Ik heb staatssecretaris Debaets al eind november 2015 ondervraagd over de verkeersveiligheid in de Gentssteenweg en zij wist toen te vertellen dat Brussel Mobiliteit een impactstudie over het verkeersveiliger maken van de Gentssteenweg had uitgevoerd en alternatieve scenario's had uitgewerkt.

Kunt u ons de impactstudie bezorgen? Omvat die ook de alternatieve scenario's?

Het autovrij maken van de Gentssteenweg moet natuurlijk gepaard gaan met een mobiliteitsplan voor de hele buurt. Zo niet krijg je een verschuiving van het verkeer naar de omliggende woonstraten.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il est exact que Bruxelles Mobilité a analysé l'année dernière les adaptations apportées au plan de circulation 2007 de la commune de Molenbeek en procédant à des simulations de trafic.*

Cette analyse n'a pas encore été validée, car elle sert de préparation à la concertation avec les communes. Il ressort de mes contacts avec l'administration communale de Molenbeek que celle-ci n'est pas favorable à une piétonisation de la chaussée de Gand.

Vous savez pourtant mon attachement à une telle piétonisation et j'estime que l'option doit rester sur la table. Nous avons encore consulté l'administration communale pas plus tard que la semaine dernière, mais nous ne sommes pas encore tombés d'accord sur la piétonisation ou non de la chaussée et sur la sécurisation de la piste cyclable dans les deux sens.

Il demeure en outre un désaccord concernant l'accès difficile au parking Brunfaut en provenance du canal. Dès que ces points auront été tranchés, j'autoriserai la publication de l'étude. Il s'agit pour l'instant de ne pas compliquer les discussions avec la commune. Cela dit, vous êtes libre d'interpeller vos collègues de parti au sein de l'administration communale de Molenbeek.

Welke stappen heeft het Brussels Gewest gezet om de Gentssteenweg autovrij te maken? Heeft het daarover met de betrokken gemeenten overlegd?

Wat zijn, in afwachting van het verkeersvrij maken van de Gentssteenweg, mogelijke andere oplossingen voor meer verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het klopt dat Brussel Mobiliteit vorig jaar de aanpassingen die doorgevoerd zijn naar aanleiding van het verkeersplan van de gemeente Molenbeek uit 2007, geanalyseerd heeft aan de hand van verkeerssimulaties.

De analyse kwam er op mijn vraag, maar ze is nog niet bekrachtigd omdat ze als voorbereiding op het overleg met de gemeenten is opgevat. Uit verscheidene contacten die ik de voorbije maanden heb gehad met het gemeentebestuur van Sint-Jans-Molenbeek, blijkt dat het een autovrije Gentssteenweg niet genegen is.

U weet dat zo'n autovrije Gentssteenweg mij na aan het hart ligt. Toen ik voor het eerst minister was, heb ik er samen met toenmalig schepen Jef Van Damme een eenrichtingsstraat van gemaakt, omdat er ook toen geen meerderheid was voor een autovrije steenweg.

Net als Jef Van Damme, die daar in 2012 een petitie over opstelde, vind ik dat de autovrije optie op tafel moet blijven liggen. Dat is ook de reden waarom we tot vorige week nog overleg voerden met het gemeentebestuur. We zijn het nog niet eens over het al dan niet autovrij maken van de steenweg en over de beveiliging van het fietspad in beide richtingen. U weet dat het daar niet altijd veilig is voor de fietsers.

Daarnaast heerst er ook onenigheid over de moeilijke toegang tot de Brunfautparking voor wie van het kanaal komt. Dat zijn allemaal punten die we momenteel bekijken. Zodra ik de knopen doorgehakt heb, zal ik de studie vrijgeven. Dat doe ik voorlopig niet om de gesprekken met de gemeente niet te bemoeilijken. Het staat u echter vrij om uw partijgenoten in het gemeentebestuur van Molenbeek aan te spreken.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je ne manquerai pas d'interpeller mes collègues pour favoriser une décision dans ce sens.*

Je vous invite à partager le plus rapidement possible de telles informations avec le parlement. J'ai parfois l'impression que vous nous voyez comme des adversaires. Si l'étude contient des éléments intéressants, nous serons mieux armés pour obtenir ce que nous voulons.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je ne vous considère en aucun cas comme un adversaire.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Delforge.

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 "la sécurisation des traversées piétonnes rond-point Churchill".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Depuis le saucissonnage des lignes de tram passant par le rond-point Churchill et les malheureuses correspondances qui s'ensuivent, la situation est

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik zal mijn partijgenoten zeker aanspreken om een beslissing in die richting te bevorderen. Hopelijk kunnen ze mij ook aan de betreffende studie helpen.

Ik nodig u uit om dergelijke informatie zo snel mogelijk met het parlement te delen. Soms heb ik de indruk dat u ons als tegenstanders ziet, maar we kunnen ook samen aan de kar duwen. Als de studie interessante informatie bevat, zijn wij beter gewapend om te krijgen wat we allebei willen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zie u geenszins als een tegenstander.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Delforge.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers op het rondpunt Churchill".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Het opsplitsen van de tramlijnen aan de Churchillrotonde heeft tot gevaarlijke toestanden geleid doordat MIVB-reizigers de rotonde op eigen*

devenue pour le moins périlleuse pour les usagers de la STIB. En effet, ceux-ci sont amenés à traverser le rond-point à leurs risques et périls. J'en ai fait l'expérience.

Le plan initial partait du principe que les usagers n'avaient pas à effectuer une telle traversée. La pratique montre bien qu'un tel choix ne répondait pas aux besoins et nécessités créés par la scission des lignes 3 et 7. Personne n'a en effet envie de voir partir un tram pour devoir attendre dix à quinze minutes dans le froid. Et je ne parlerai même pas de la qualité des aménagements. Il est parfois mieux d'avoir chaussé des bottes !

(Remarques de M. Smet)

La dangerosité du lieu fait consensus. Notre commission s'était rendue sur place il y a quelques années déjà. Je pense même que c'était encore sous la présidence de M. Draps.

(Remarques de M. Smet)

C'est donc un vieux problème, qui n'a pas été résolu. Et ce n'est pas la faute de Bruno De Lille. Il faut bien constater que rien n'a bougé.

Puisque rien ne bougeait, la commune d'Uccle avait judicieusement adopté un règlement complémentaire de police qui visait à interdire la rupture de charge à cet endroit. Qu'importent les motivations, pour les usagers de la STIB, cela aurait été tout bénéfice.

Après l'annulation du règlement de police par la ministre en charge, le Conseil d'État a donné gain de cause à la commune en octobre 2014. Entre-temps, la place Vanderkindere a été réaménagée, à la grande satisfaction de la plupart des gens. Mais au niveau du rond-point, rien n'a changé.

Dès lors, je souhaiterais savoir pourquoi, alors que l'aménagement actuel est dangereux et inconfortable, aucune mesure n'a toujours été prise pour remédier à cette situation.

Discussion

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

risico moeten oversteken.

Volgens het oorspronkelijke plan hoefden ze dat niet te doen, maar uit de praktijk blijkt dat het opsplitsen van lijn 3 en lijn 7 daar niettemin toe geleid heeft. Niemand heeft immers zin om tien minuten of een kwartier op de volgende tram te wachten.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Iedereen is het erover eens dat het er gevaarlijk is. De commissie is de rotonde jaren geleden al gaan bekijken.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Het is dus een oud probleem dat is blijven liggen. De gemeente Ukkel probeerde de situatie te verhelpen aan de hand van een politiereglement dat overstappen op de rotonde verbood.

Nadat de bevoegde minister het politiereglement annuleerde, stelde de Raad van State de gemeente in oktober 2014 in het gelijk. Sindsdien werd het Vanderkinderenplein tot groot genoegen van het merendeel van de gebruikers heraangelegd, maar aan de rotonde is niets gebeurd.

Ik wil dan ook van u horen waarom er nog niets ondernomen is om de gevaarlijke toestand te verhelpen.

Bespreking

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

M. Armand De Decker (MR).- Je voudrais remercier ma collègue d'avoir abordé ce sujet. Le Bureau a d'ailleurs accepté de transformer sa question orale en interpellation, ce qui me permet d'intervenir aujourd'hui. À juste titre, parce que le problème est évident.

Mme Delforge a évoqué la dangerosité de cet endroit. Nous l'avons visité ensemble il y a quelques mois, voire quelques années. À la suite du refus de la STIB de renoncer à sa rupture de charge à cet endroit, et vu sa dangerosité persistante, nous avons voté au conseil communal d'Uccle un règlement complémentaire interdisant de changer de tram à l'intérieur du rond-point.

Lors des derniers aménagements de l'avenue Churchill, des quais ont été construits en amont et en aval du rond-point, afin de permettre aux usagers de monter dans le tram avant celui-ci, quitte à attendre dans le tram dans le rond-point, et ce dans les deux sens. Ils ne le font pas, car l'attrait d'un tram qui attend au milieu du rond-point avec ses portes ouvertes est tel que les gens prennent des risques totalement irresponsables pour le rejoindre.

Ce règlement communal a été cassé, comme on vient de le rappeler, par Mme Grouwels, en charge des Transports à l'époque. La commune a saisi le Conseil d'État, qui lui a donné raison. Et donc, ce règlement existe toujours.

Nous avons discuté, Monsieur le ministre, de l'avenir de cet endroit. Vous aviez fait la promesse, avec la STIB, d'aménager la station Albert au plus vite pour que la rupture de charge s'effectue à cet endroit, en sous-sol et en toute sécurité.

Nous n'avons depuis lors reçu aucune garantie, ni sur l'aménagement lui-même, ni sur la date éventuelle de sa réalisation.

Par ailleurs, le 9 décembre 2014, vous nous avez proposé un plan sécurisation du rond-point. Vous nous l'avez soumis, le collègue communal a rendu un avis favorable mais, malgré cela, vous ne l'avez pas mis en œuvre. Qu'est-ce qui vous empêche de le faire ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- D'abord, je voudrais dire que l'arrêté du règlement complémentaire de

De heer Armand De Decker (MR) *(in het Frans).*- *Mevrouw Delforge en ik hebben deze plek samen bezocht. Zij wijst terecht op de gevaarlijke situatie. Nadat de MIVB weigerde om haar plannen te wijzigen, hebben wij in de gemeenteraad van Ukkel een aanvullend reglement goedgekeurd dat verbiedt om aan de binnenzijde van de rotonde over te stappen op een andere tram.*

Bij de laatste heraanleg van de Churchilllaan werden er vanaf de rotonde naar boven en naar beneden toe nieuwe perrons geplaatst, waardoor de reizigers voor de rotonde kunnen instappen. Dat doen ze echter niet. De tram staat met open portieren midden op de rotonde. De reizigers komen daarop af en nemen ondoordachte risico's.

Zowel de MIVB als u hadden beloofd het station Albert zo snel mogelijk opnieuw aan te leggen opdat de reizigers daar zouden kunnen overstappen. Daar kan het immers ondergronds en in alle veiligheid.

Daar hebben we nog altijd geen nieuws over.

Op 9 december 2014 hebt u een beveiligingsplan voor de Churchillrotonde voorgelegd aan de gemeente. De gemeenteraad heeft een positief advies gegeven maar toch bent u nog niet tot actie overgegaan. Waarom niet?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het aanvullend reglement waarvan sprake, is tot*

police, adopté par la commune, n'a pas été publié. Par conséquent, il n'existe pas officiellement.

Ensuite, nous avons toujours eu d'excellents rapports avec la commune. Nous avons d'ailleurs un accord sur le renoncement à la troisième voie, contrairement à ce qui s'est fait place Vanderkindere. Nous attendons maintenant la pose de la pelouse sur le rond-point.

Récemment encore, votre échevin et ma collaboratrice ont eu des contacts à propos de la sécurisation du rond-point. À la suite de cet échange, j'avais compris qu'avant de procéder à l'aménagement du rond-point Churchill, il était préférable d'attendre la fin des travaux de la place Vanderkindere. Ceux-ci se sont achevés au mois de décembre. Puis, les conditions climatiques ont empêché de commencer les travaux.

Ils seront toutefois réalisés dans les semaines qui viennent. L'ordre est donné et la commune a confirmé son accord il y a quelques semaines.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous veillerons à la bonne exécution des travaux et serons extrêmement attentifs à l'efficacité du dispositif.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

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,

nu toe niet gepubliceerd. Officieel bestaat het dus niet.

Ik heb altijd een goede verstandhouding gehad met de gemeente Ukkel. Er is een akkoord om geen derde spoor aan te leggen op de rotonde.

Onlangs waren er nog contacten over de beveiliging van de rotonde. Daaruit begreep ik dat we beter wachtten tot de werken aan het Vanderkinderenplein afgerond waren voor we de werkzaamheden aan de Churchillrotonde aanvatten. Dat gebeurt een van de volgende weken.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *We zullen de situatie goed in de gaten houden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

concernant "la récurrence des problèmes techniques sur les lignes de métro de la STIB".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Le métro est censé être le moyen de transport le plus rapide et le plus fiable. Avec une vitesse commerciale d'environ 27,8 km/heure, le métro bruxellois tient une place tout à fait honorable dans les moyennes européennes, se positionnant par exemple devant Paris, où la vitesse est d'environ 20km/heure sur les lignes non automatisées.

Par ailleurs, rappelons que la vitesse du métro bruxellois reste stable au fil des années, contrairement aux lignes de bus et de trams, dont la vitesse commerciale est clairement problématique.

Néanmoins, il me revient d'usagers réguliers que les incidents sur les lignes de métro sont particulièrement fréquents ces derniers temps. Un métro à l'arrêt, en panne ou bloqué pour n'importe quel incident technique - car l'utilisateur ignore souvent la cause du problème -, c'est toujours vecteur de stress et d'agacement. Et lorsque cela se produit en heure de pointe, lorsque l'on se rend au travail, et plusieurs fois par mois, cela devient tout simplement démoralisant pour l'utilisateur.

Pourtant, avec plus de 365.000 usagers quotidiens, le métro constitue la pierre angulaire de notre réseau de transports publics bruxellois. C'est pourquoi je souhaiterais savoir si votre administration a constaté une augmentation des incidents sur le réseau du métro ces derniers mois. Sachant qu'en 2014, une rame de type boa tombait en panne 2,6 fois par mois, contre 7,7 fois pour les anciennes générations, qu'en est-il aujourd'hui ? D'ailleurs, où en est-t-on dans la modernisation du métro, afin de rendre le service de transport public aux normes les plus pointues en termes de qualité et d'accessibilité ?

Pouvez-vous faire le point sur les commandes passées, en cours et à venir ? A-t-il été décidé de poursuivre la collaboration avec le constructeur espagnol CAF ?

Je me souviens de l'époque où j'étais conseiller au cabinet du ministre des transports publics qui vous

betreffende "de wederkerende technische problemen op de MIVB-metrolijnen".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans)*.- *De metro zou het snelste en betrouwbaarste vervoermiddel moeten zijn. Met een gemiddelde snelheid van 27,8 km/u doet de Brusselse metro het best goed binnen Europa. Bovendien blijft die snelheid over de jaren heen constant, in tegenstelling tot die van de bussen en de trams, die duidelijk met een probleem kampen.*

Toch hoor ik van reizigers dat er zich de laatste tijd bijzonder veel incidenten voordoen op de metro, wat tot stress en opwinding bij de passagiers leidt. Een reiziger die tijdens zijn woon-werkverkeer regelmatig met incidenten wordt geconfronteerd, geraakt bovendien ontmoedigd.

Met meer dan 365.000 reizigers per dag vormt de metro de hoeksteen van het openbaarvervoernetwerk in Brussel.

Nam het aantal incidenten de voorbije maanden toe? In 2014 kampte een Boa-stel gemiddeld 2,6 per maand met panne, tegenover 7,7 keer voor de oudere stellen. Hoe vaak gebeurt dat vandaag nog? Hoever staat u met de modernisering van de metro om het openbaar vervoer zo kwaliteitsvol en toegankelijk mogelijk te maken?

Welke bestellingen plaatste de MIVB, welke lopen nog en welke bestellingen zal de maatschappij nog doen? Zet ze haar samenwerking met de Spaanse constructeur CAF voort?

Uw voorganger was zeer gedreven als het stakingen en pannes op de metrolijnen betrof. Hij vroeg zelfs aan de MIVB om een procedure in te voeren voor de melding van alle incidenten op de metrostellen. Twintig jaar later rijden diezelfde stellen nog steeds op twee van de vijf lijnen.

Bestaat die procedure nog? Worden er veel incidenten gemeld? Blijkbaar zijn er recurrente problemen. De metro zit overvol. Incidenten hebben dan ook voor zeer veel mensen gevolgen.

a précédé entre 1999 et 2004, Jean-Louis Thys. Il était obsédé par deux choses sur le réseau bruxellois : les grèves et les pannes, surtout dans le métro. C'était à ce point obsessionnel qu'il avait été demandé à la STIB d'instaurer une véritable procédure de signalement de tous les incidents sur les véhicules. Vingt ans plus tard, ce sont toujours les mêmes véhicules qui circulent sur deux des cinq lignes.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Cette procédure est-elle toujours en place ? A-t-on beaucoup de signalements ? Les problèmes sont assez récurrents, à ce que j'entends et à ce que je constate. Le métro est aujourd'hui plus que bondé. L'impact des incidents porte donc sur énormément de monde.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai pris le métro ce matin et un incident technique s'est produit, qui n'a heureusement duré que trente secondes !

Le nombre de kilomètres perdus pour des raisons organisationnelles ou techniques et tombant sous la responsabilité de la STIB est resté stable depuis 2014. En janvier 2016, par exemple, 0,7% des kilomètres planifiés au métro n'ont pas pu être réalisés en raison de causes tombant sous la responsabilité de la STIB. Ce chiffre est d'ailleurs conforme à ce qui est prévu par le contrat de gestion.

En chiffres absolus, cela représente environ 130 kilomètres perdus par jour, sur un total de 20.000 kilomètres planifiés chaque jour de la semaine. La STIB constate que, ces derniers mois, plusieurs perturbations provoquées par des tiers ont eu un impact sur la perception de l'efficacité du service de métro.

Lorsqu'un incident technique est annoncé, ce n'est pas toujours lié à la technique elle-même. D'autres raisons entrent en ligne de compte. Des perturbations ne sont pas reprises dans ce calcul. Il s'agit essentiellement d'accidents de personnes. Deux cas de ce type ont été dénombrés en février 2016. Sont aussi déplorées, des intrusions de personnes sur les voies, des urgences médicales, des agressions, ainsi que des colis suspects qui nécessitent l'évacuation d'une station ou la

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Toen ik deze morgen de metro nam, was er een technische storing die slechts dertig seconden heeft geduurd!*

Het aantal verloren kilometers te wijten aan de MIVB is sinds 2014 stabiel gebleven. In januari 2016 werd slechts 0,7% van de geplande kilometers niet afgelegd. In absolute cijfers vertegenwoordigt dit ongeveer 130 verloren kilometers per dag op een totaal van 20.000 geplande kilometers.

De MIVB stelt de voorbije maanden wel vaker storingen vast die worden veroorzaakt door derden maar die wel een invloed hebben op de perceptie van de efficiëntie van de metro.

Een technische storing is niet altijd te wijten aan de techniek. Storingen in de dienstverlening worden niet opgenomen in de berekeningen. Vaak gaat het om ongelukken met personen. Dit gebeurde twee maal in februari 2016. Wat ook voorkomt zijn mensen die zich op de sporen begeven, medische noodgevallen, overvallen of verdachte pakketten waardoor een station moet worden ontruimd of een metro moet worden omgeleid.

De oudere metrostellen krijgen gemiddeld 2,7 keer meer met pannes te maken dan de recente.

déviations d'une ligne.

Le rapport entre les perturbations liées au matériel roulant de la nouvelle génération et de l'ancienne génération a évolué depuis 2014, passant d'un facteur 1/3 à un facteur 1/2,7. Cela signifie que les anciennes rames tombent en moyenne 2,7 fois plus souvent en panne que les rames les plus récentes.

Ce gouvernement a pris ses responsabilités. Vous savez que nous avons pris des décisions dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement de la STIB, visant à moderniser le métro. La STIB est actuellement dans la dernière phase de consultation des soumissionnaires.

Sur la base de toutes les offres que la STIB recevra, elle proposera l'adjudication aux soumissionnaires ayant produit les meilleures offres. J'espère, si tout va bien, qu'à la fin de l'année, nous pourrions désigner un adjudicataire pour les rames et la signalisation.

Il s'agit d'une date indicative, que je vous livre sous réserve, mais cela démontre que le dossier avance et que la STIB y travaille. Cela va nous permettre d'acheter de nouvelles rames de métro et de changer complètement la signalétique. Tout cela ne permettra malheureusement pas de supprimer tous les incidents liés à des personnes.

Comme vous le savez, je me rends de temps à autre à l'étranger. Là aussi, les réseaux connaissent des perturbations, pour des raisons techniques ou autres. Je profite de votre question pour rappeler, dans le contexte du "Brussels bashing", que le réseau de métro de Washington DC, la capitale du monde occidental, a dû être fermé en urgence pendant toute une journée pour procéder à une inspection de tous les câbles électriques. Ces derniers avaient connu deux incendies qui ont provoqué un mort.

À Londres également, dans les stations de métro, vous voyez apparaître l'indication de "bad service" aussi bien que celle de "good service".

Ce ne sont évidemment pas des excuses. Il faut améliorer le réseau, mais je pense que les chiffres que j'ai donnés restent acceptables. Seuls les incidents provoqués par des tiers ont effectivement augmenté ces dernières semaines.

De regering heeft haar verantwoordelijkheid genomen en heeft beslist om de metro te moderniseren, in het kader van het meerjareninvesteringsplan van de MIVB. Als alles vlot verloopt, kunnen we eind dit jaar een aannemer aanduiden voor de metrostellen en de signalisatie. Dat zal jammer genoeg niet alle incidenten met personen verhelpen.

Zoals u weet, vertoef ik regelmatig in het buitenland. In andere steden zijn er ook problemen met de metro. Brussel moet niet altijd zo met de vinger worden gewezen. In Washington DC heeft het metroverkeer eens een volledige dag platgelegen omdat alle elektrische kabels moesten worden geïnspecteerd. In Londen ziet men in de metrostations even vaak "bad service" als "good service" staan.

Dat zijn geen uitvluchten. Het netwerk moet worden verbeterd, maar de cijfers die ik heb voorgelegd, zijn aanvaardbaar. Enkel de incidenten veroorzaakt door derden zijn de voorbije weken toegenomen.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Que le ministre se rassure, je ne suis pas du tout dans le "Belgium bashing". C'est très énervant et cela n'aide pas à avancer. Je voulais seulement dresser le constat que les anciennes rames tombent trois fois plus en panne que les nouvelles. Elles sont d'ailleurs déjà à dix ou quinze ans au-delà de leur espérance de vie.

C'est une bonne chose qu'elles durent plus longtemps que prévu, mais à un moment, la machinerie n'arrive plus à suivre. Je suppose que, dans les ateliers, les techniciens commencent à avoir des problèmes pour les maintenir en forme plus longtemps que prévu.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "l'applicabilité de la redevance stationnement à de nouveaux types de véhicules".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les communes, toujours compétentes en matière de stationnement, adoptent des règlements relatifs à la redevance sur le stationnement en voirie propres à leur territoire. Ceux-ci doivent être conformes à l'ordonnance du 22 janvier 2009 ainsi qu'à ses arrêtés d'exécution (aujourd'hui en cours de modification).

Depuis quelques années, nous constatons l'arrivée de nouveaux types de véhicules à moteur, comme la Renault Twizy. Outre le fait que ces véhicules sont basiques, ouverts et ne disposent pas d'un support où apposer un disque de stationnement ou

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Wees gerust, ik weet dat dergelijke problemen niet alleen in België voorvallen. Het is echter vervelend dat de zaken niet vooruitgaan. Ik wou er vooral op wijzen dat de oude metrostellen vaak stilvallen en dat ze de verwachte levensduur al lang hebben overschreden. Het is goed dat ze langer meegaan, maar op een gegeven ogenblik is het verhaal afgelopen. Ik kan me voorstellen dat de technici van de MIVB soms moeite hebben om de metrostellen operationeel te houden.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de toepasbaarheid van de parkeerretributie op nieuwe types voertuigen".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De gemeenten zijn bevoegd voor het vaststellen van de parkeertarieven op hun grondgebied en voeren daarvoor reglementen in. Die reglementen moeten in overeenstemming zijn met de ordonnantie van 22 januari 2009 en de bijhorende uitvoeringsbesluiten, die momenteel worden gewijzigd.*

De voorbije jaren zijn er nieuwsoortige motorvoertuigen opgedoken, zoals de Renault Twizy. Naast het feit dat dit open voertuigen zijn waarin het niet gemakkelijk is om een parkeerschijf

un ticket horodateur, les avis divergent sur la manière de les qualifier et donc de leur appliquer la redevance sur le stationnement.

Si l'ordonnance et ses arrêtés n'apportent pas plus de précisions, le SPF Mobilité et le SPF Finances considèrent ces véhicules comme des motos, ce qui devrait avoir comme conséquence qu'ils n'entreraient pas dans le champ d'application des véhicules à moteur visés par l'ordonnance et ses arrêtés.

Or, certaines communes estiment que ces voitures sont assimilées aux véhicules à moteur visés par l'ordonnance et qu'elles ne sont donc pas exonérées du paiement de la redevance ou de l'apposition du disque (alors même que ces voitures sont ouvertes).

L'article 1er, § 2, point 41 de l'arrêté royal du 15 mars 1968, portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments, ainsi que les accessoires de sécurité, exclut de la catégorie "véhicule à moteur", les véhicules à moteur de la catégorie L, définis dans la directive 2002/24/CE et transposés par l'arrêté royal du 26 février 2003, qui modifie l'article 1er de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

Cette directive, en son article 1^{er}, point 3, a) et b), vise les véhicules à quatre roues de type léger (la masse à vide est inférieure ou égale à 350kg et dont la vitesse maximale est de 45km/h) et les autres véhicules à moteur à quatre roues (dont la masse à vide est inférieure ou égale à 400kg et dont la puissance maximale est de 15kW).

Il existe deux types de véhicules Twizy. Au regard des législations précitées, l'un est considéré comme quadricycle léger (puissance de 4kW et poids de 347kg hors batterie), et l'autre est considéré comme quadricycle lourd (puissance de 13kW et un poids de 375kg hors batterie).

Avez-vous déjà été alerté par la problématique née de l'apparition de ce nouveau type de véhicule, à mi-chemin entre la voiture et le scooter ?

L'ordonnance sur le stationnement et ses arrêtés

of parkeerticket te plaatsen, is het niet altijd duidelijk in welke categorie zulke voertuigen moeten worden ondergebracht en of er parkeergeld voor moet worden betaald.

De federale overheidsdiensten Mobiliteit en Financiën beschouwen dergelijke voertuigen als motorfietsen, waardoor de parkeerordonnantie er niet voor geldt. Sommige gemeenten oordelen daarentegen dat het om motorvoertuigen gaat in de zin van de ordonnantie, waardoor ze niet vrijgesteld zijn van parkeergeld of het plaatsen van de parkeerschijf.

Op grond van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden voertuigen van de categorie L, zoals gedefinieerd in richtlijn 2002/24/EG, niet tot de categorie van de motorvoertuigen gerekend. Het gaat meer bepaald om lichte vierwielers met een gewicht van maximum 350 kg (zonder lading) en een maximumsnelheid van hoogstens 45 km/h en andere vierwielers met een gewicht van maximum 400 kg (zonder lading) en een maximumvermogen van niet meer dan 15 kW.

Er zijn twee soorten Twizy's. Op basis van de voornoemde wetgevingen is de ene een lichte vierwieler (met een vermogen van 4 kW en een gewicht van 347 kg zonder batterij) en de andere een zware vierwieler (met een vermogen van 13 kW en gewicht van 375 kg zonder batterij).

Bent u al op de hoogte gesteld van de problemen met dit nieuwe type voertuig, dat het midden houdt tussen een voertuig en een scooter?

Zijn de parkeerordonnantie en de bijhorende uitvoeringsbesluiten ook op dit type voertuig van toepassing? Moet er parkeergeld voor worden betaald of moet de parkeerschijf worden geplaatst?

Komt er een rondzendbrief voor de gemeenten, zodat ze duidelijkheid kunnen scheppen?

d'exécution s'appliquent-ils à ce type de véhicule ?
En d'autres termes, ces véhicules sont-ils soumis
au paiement de la redevance ou à l'apposition du
disque de stationnement ?

Une circulaire à l'attention des communes est-elle
prévue pour clarifier la situation quant à cette
question ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Au niveau du contrôle
du stationnement, ce type de véhicule est considéré
comme une moto, puisqu'il n'a pas de pare-brise.
Certaines villes ont conçu des enveloppes
imperméables qui permettent de glisser le ticket ou
le disque, ce qui pourrait être envisagé chez nous
en attendant la dématérialisation généralisée en
matière de gestion du stationnement.

L'ordonnance relative au stationnement et les
arrêtés qui en découlent s'appliquent à tous les
véhicules à moteur. Les véhicules Twizy sont des
véhicules à moteur et sont donc soumis au
paiement de la redevance et à l'apposition du
disque de stationnement. La plupart des communes
les ont d'ailleurs inclus dans leur réglementation.

Une circulaire à l'attention des communes n'est
pas prévue. Cependant, différents groupes de
travail ont été mis en place pour compléter notre
politique de stationnement et aboutir à terme à une
dématérialisation totale du contrôle. Cette
dématérialisation est déjà en cours à la Ville de
Bruxelles. La dématérialisation permet à tout
véhicule immatriculé, que ce soit une voiture
classique, une Twizy ou une moto, de payer son
stationnement via l'encodage de la plaque et sans
recourir à des tickets en papier.

La dématérialisation est également possible pour
les cartes de dérogation. Elle permet aux riverains
possédant une Twizy ou une moto d'être reconnus
comme tels et de bénéficier des avantages liés à
leur statut. Cette problématique sera donc prise en
considération dans la finalisation de la politique de
stationnement.

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Bij
parkeercontroles wordt dit type voertuig als een
motorfiets beschouwd omdat het geen voorruit
heeft. Sommige steden hebben waterdichte hoesjes
ingevoerd om een parkeerticket of -schijf in te
bewaren. In afwachting van de afschaffing van
fysieke betaalbewijzen voor parkeergeld zou het
Brussels Gewest ook dergelijke hoesjes kunnen
gebruiken.*

*De parkeerordonnantie en de bijhorende uitvoe-
ringsbesluiten gelden voor alle motorvoertuigen.
Bestuurders van een Twizy moeten met andere
woorden ook een parkeerticket kopen of hun
parkeerschijf leggen. Nagenoeg alle gemeenten
hebben dat ook zo in hun parkeerreglement
opgenomen.*

*Ik ben niet van plan om de gemeenten een
rondzendbrief te sturen, maar heb wel een aantal
werkgroepen opgericht. Die zullen het Brusselse
parkeerbeleid verder uitwerken, wat moet leiden
tot een volledige afschaffing van fysieke
betaalbewijzen voor parkeergeld. In Brussel-Stad
is die afschaffing al een feit. Bestuurders van
ingeschreven voertuigen kunnen hun parkeergeld
betalen door hun nummerplaat te sms'en. Papieren
tickets zijn niet langer nodig. Op die manier
kunnen we er ook voor zorgen dat parkeerkaarten
niet langer fysiek aanwezig moeten zijn in een
voertuig.*

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het
woord.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Aujourd'hui, l'ordonnance relative au stationnement est donc bien applicables aux Twizy ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, puisque c'est un véhicule à moteur.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Au niveau pratique, comment fait-on pour poser le disque de stationnement ou le ticket de l'horodateur ?

M. Pascal Smet, ministre.- Le plus simple, c'est que les communes passent à la dématérialisation de la politique de stationnement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mais ce n'est pas encore le cas partout. Comment faire pendant la période intermédiaire ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les conducteurs doivent essayer de placer le ticket à l'intérieur du véhicule. Et si le ticket se perd, ils recevront un courrier à leur adresse.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mais ils n'auront plus la preuve qu'ils ont payé le stationnement.

(Remarques)

Cela veut dire que, chaque fois qu'un conducteur de Twizy se gare, il doit faire une photo de son véhicule avec le ticket, pour être sûr d'avoir une preuve au cas où le ticket venait à s'envoler. Et quelqu'un qui met son disque de stationnement risque de se le faire voler.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'avons pas encore été saisis de grands problèmes à ce sujet. Ceci dit, c'est une bonne question, mais avant que vous ne la posiez, je ne m'étais pas encore fait la réflexion !

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Moi non plus. Je me suis fait la réflexion quand le problème m'a été relayé. Je n'ai pas encore de Twizy et je n'en achèterai pas tant que l'ordonnance n'aura pas été adaptée !

Sérieusement, je comprends que, dans un second temps, la dématérialisation permettra le contrôle, mais que se passe-t-il dans l'intervalle ? On peut comprendre les conducteurs de Twizy, qui sont

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De parkeerordonnantie is dus vandaag al van toepassing voor de Twizy?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ja, want dat is een motorvoertuig.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Hoe moet een parkeerticket of parkeerschijf worden aangebracht in zo'n voertuig?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De eenvoudigste oplossing bestaat erin dat de gemeenten fysieke betaalbewijzen voor parkeergeld afschaffen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Dat is nog niet overal gebeurd. Hoe moet het ondertussen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Bestuurders moeten proberen hun parkeerticket binnen in het voertuig te leggen. Gaat het verloren, dan krijgen ze een parkeerboete.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *In dat geval kunnen ze niet meer bewijzen dat ze al hadden betaald om te parkeren.*

(Opmerkingen)

Een bestuurder van een Twizy moet dus telkens wanneer hij parkeert, een foto nemen van zijn voertuig met het ticket, zodat hij achteraf een bewijs heeft. Wie zijn parkeerschijf gebruikt, loopt het risico dat die gestolen wordt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat soort problemen werd ons nog niet gemeld, maar het is een relevante vraag. Ik had er eerlijk gezegd nog niet over nagedacht.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat fysieke betaalbewijzen voor parkeergeld op termijn worden afgeschaft, maar wat moeten de bestuurders van een Twizy ondertussen doen? Zij kunnen geen parkeerticket, -kaart of -schijf gebruiken.*

confrontés à un problème matériel. Leur véhicule ne permet pas de laisser un ticket horodateur, une carte ou un disque de stationnement. Comment doivent-ils procéder concrètement en attendant la dématérialisation ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ils peuvent tout de même placer le ticket à l'intérieur de leur voiture !

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Oui, mais cela reste un véhicule ouvert. Ils sont dans la légalité et peuvent se retrouver dans l'illégalité parce qu'on leur a pris leur ticket.

M. Pascal Smet, ministre.- Si cela m'arrivait, je prendrais une photo. L'avenir sera à la dématérialisation, mais entre-temps je ne vois pas comment résoudre ce problème.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ces véhicules sont considérés par le Service public fédéral (SPF) Finances et le SPF Mobilité comme des motos, qui ne sont pas soumises à l'ordonnance relative au stationnement.

M. Pascal Smet, ministre.- À Bruxelles ils le sont, car ce sont des véhicules à moteur.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Est-ce à dire que les motos qui se garent sur une place de stationnement doivent mettre un disque ou un ticket ? Non.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons creuser la question.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il faut juste éviter que cela ne crée un problème pour ce type de véhicules. Tant qu'il n'y a pas de dématérialisation, une tolérance à leur égard peut être instaurée, mais il faut régler la situation, par souci de justice et d'équité vis-à-vis de cette catégorie d'usagers. C'est de cela qu'il est question, et non d'une volonté d'éluder la taxe ou la redevance.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai bien compris. Je vais demander que l'on examine la question plus en détail.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zie kunnen toch een parkeerticket in hun voertuig plaatsen!*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ja, maar een Twizy is een open voertuig. Wat als het iemand het ticket wegneemt?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zij kunnen altijd een foto nemen. Ik zie geen andere oplossing in afwachting van de afschaffing van fysieke betaalbewijzen voor parkeergeld.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Die voertuigen worden door de federale overheidsdiensten Financiën en Mobiliteit als motorfietsen beschouwd, waardoor de parkeerordonnantie er dus niet voor geldt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In Brussel worden ze als motorvoertuigen beschouwd en is de parkeerordonnantie wel degelijk van toepassing.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Voor motorfietsen die op een parkeerplaats worden gestald, moet toch ook geen parkeerschijf worden geplaatst of een ticket worden gekocht?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij zullen dat probleem verder onderzoeken.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Zolang fysieke betaalbewijzen voor parkeergeld niet zijn afgeschaft, kunnen we beter enigszins tolerant zijn. Het is echter belangrijk om de kwestie te regelen, want de huidige situatie is niet rechtvaardig. Dat is de kern van het probleem. Het is niet de bedoeling om de betaling van parkeergeld te ontwijken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb dat begrepen en zal de zaak verder laten onderzoeken.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Delva.

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 "la chaussée de Louvain sans voitures".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Après la mort du projet Walking Madou, vous avez annoncé en juin 2015 que la chaussée de Louvain serait malgré tout à nouveau fermée à la circulation. La chaussée de Louvain a ensuite été partiellement fermée, seuls les vélos, taxis et bus pouvant encore y circuler en direction de la place de Saint-Josse.*

D'après Atrium, le nombre de piétons aurait augmenté de 10% depuis cette opération et les 128 usagers de la zone interrogés seraient contents du réaménagement, bien que la propreté laisse à désirer.

Toutefois, d'après une étude précédente d'Atrium, les changements incessants de plans de circulation auraient fait perdre le tiers de leurs clients aux commerçants de la zone. Il est important pour les passants et les commerçants que le plan de circulation dans la chaussée de Louvain soit clair à long terme, surtout entre les places Madou et Saint-Josse.

Où les travaux visant à fermer la zone à la circulation en sont-ils place Madou et chaussée de

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Delva.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de autovrije Leuvensesteenweg".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De vorige minister van Mobiliteit startte, samen met de gemeente Sint-Joost-ten-Node, het project Walking Madou. De Leuvensesteenweg en het Madouplein zouden autovrij gemaakt worden om de handelszone aantrekkelijker te maken. Na de gemeenteraadsverkiezingen bleek de nieuwe burgemeester het project niet te steunen uit vrees voor de impact op de lokale handel en op de verkeerssituatie in de parallelle Scailquinstraat. Het project Walking Madou stierf vervolgens een stille dood.

In juni 2015 kondigde u aan dat de Leuvensesteenweg toch opnieuw autovrij zou worden. De straat werd daarop gedeeltelijk afgesloten voor het autoverkeer. Enkel fietsers, taxi's en bussen mogen nog op de Leuvensesteenweg rijden, in de richting van het Sint-Joostplein.

Volgens Atrium, dat in deze zone al enkele jaren tellingen organiseert, wordt de straat sinds die operatie weer vaker gebruikt. Het aantal voetgangers steeg met 10%. Uit een bevraging door Atrium van 128 gebruikers van de zone bleek dat ze tevreden zijn over de heraanleg, al laat de

Louvain ? Comment la concertation avec la commune de Saint-Josse se déroule-t-elle ? La Région et la commune ont-elles conclu un accord à propos du réaménagement définitif ? En quoi consiste-t-il ?

Quelles mesures prenez-vous afin de permettre une meilleure fluidité du trafic dans la zone ? Quelles mesures concrètes ont-elles été prises pour les cyclistes et les usagers des transports en commun ?

Comment préserverez-vous la viabilité de la rue Scailquin ? Le bourgmestre n'avait pas soutenu Walking Madou, notamment par crainte de report du trafic sur cette rue.

Vous concertez-vous avec votre collègue en charge de la propreté publique ? Les riverains et les commerçants s'interrogent à ce propos.

Discussion

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

M. Hasan Koyuncu (PS).- M. Delva a raison de rappeler l'impact des questions de mobilité sur le cadre de vie et sur les commerçants des artères bruxelloises.

L'extrême densité de la commune de Saint-Josse est bien connue et l'incidence de mesures mal

netheid blijkbaar nog te wensen over.

Iets meer dan de helft van de ondervraagden bleek voorstander van het gedeeltelijk autovrij maken van de zone, terwijl een derde tegen is. Ook bleek uit eerder onderzoek van Atrium dat de handelaars in de zone een derde van hun klanten verloren hadden. Als oorzaak werd de vaak veranderende verkeerssituatie opgegeven.

Verkeerssituaties moeten aan een aantal criteria voldoen, zoals bijvoorbeeld veiligheid, maar ook duidelijkheid. Het is voor zowel passanten als handelaars belangrijk om op lange termijn duidelijkheid te krijgen over de verkeerssituatie in de Leuvensesteenweg, en meer bepaald het deel tussen het Madou- en het Sint-Joostplein. Projecten kunnen er pas dan echt van start gaan.

Hoe staat het met de werken op het Madouplein en de Leuvensesteenweg om die zone autovrij te maken? Hoe verloopt het overleg met de gemeente Sint-Joost-ten-Node? Hebben het gewest en de gemeente een akkoord gesloten over de definitieve herinrichting? Hoe ziet dat akkoord er dan uit?

Welke maatregelen neemt u om een vlottere verkeersdoorstroming in de zone te bewerkstelligen? Welke concrete maatregelen worden er genomen voor de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer?

Hoe zult u de Scailquinstraat leefbaar houden? Dat was een van de grote bekommernissen van de gemeente Sint-Joost-ten-Node. Overlegt u daarover met uw collega van Openbare Netheid? De bewoners en handelaars hebben daar namelijk heel wat vragen over.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Koyuncu heeft het woord.

De heer Hasan Koyuncu (PS) *(in het Frans).*- *Mobiliteit heeft inderdaad een impact op de levenskwaliteit en de handel in Brussel, zoals de heer Delva terecht opmerkt.*

Sint-Joost is een dichtbevolkte gemeente. Onoverdachte maatregelen kunnen catastrofale

calibrées peut être catastrophique sur ces voiries, qui constituent pour les voitures des axes de pénétration importants dans la ville.

Lors de la précédente législature, l'expérience "Walking Madou" avait posé de gros problèmes, car elle était loin d'être idéale pour la circulation des transports en commun ou pour les commerces avoisinants.

Depuis la fin de ce projet, on peut se réjouir du dialogue constructif noué entre la commune et la Région sur les futurs aménagements de la zone.

À la suite de la consultation du public et de diverses séances d'informations, les principes sont effectivement acquis. Entre la place Madou et la place Saint-Josse, la chaussée de Louvain sera exclusivement réservée aux piétons, bus, taxis et vélos, et les trottoirs seront agrandis afin d'améliorer la convivialité de la zone.

La circulation sera à sens unique, dans la descente vers la place Saint-Josse, et à double sens, dans la rue Scailquin. Je rappelle que la chaussée de Louvain est une voirie régionale et que, malheureusement, depuis un an, le dossier semble au point mort. Aujourd'hui, personne ne sait où en est la procédure relative au permis d'urbanisme.

C'est la raison pour laquelle j'aurais voulu savoir où en est le dossier au sein de Bruxelles Mobilité. Quand sera-t-il déposé ? Des alternatives en matière de transport en commun sont-elles à l'étude pour limiter le trafic de pénétration urbaine sur la chaussée de Louvain ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'aménagement de juin dernier a donné des résultats positifs : la circulation est plus fluide et les piétons sont plus à l'aise place Madou et chaussée de Louvain. Grâce à la réintroduction du trajet historique des lignes de bus 29 et 63 et aux trois lignes de la société De Lijn, un gain de temps considérable a été enregistré.*

Des discussions avec la commune de Saint-Josseten-Noode sont en cours.

(poursuivant en français)

gevolgen hebben voor de invalswegen van de stad.

Tijdens de vorige regeerperiode veroorzaakte het proefproject Walking Madou grote problemen voor het openbaar vervoer en de winkeliers in de buurt. Na afloop van het project werd er echter een constructieve dialoog opgestart tussen de gemeente en het gewest over de toekomstige inrichting van de zone.

Nadat het publiek werd geraadpleegd en er tal van informatievergaderingen plaatsvonden, werden de belangrijkste knopen doorgemaakt. Tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein zal de Leuvensesteenweg voorbehouden worden voor voetgangers, bussen, taxi's en fietsen, en de voetpaden zullen breder worden gemaakt.

Er wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd in de richting van het Sint-Joostplein en tweerichtingsverkeer in de Scailquinstraat. De Leuvensesteenweg is een gewestweg en het dossier lijkt al een jaar lang stil te liggen. Niemand weet blijkbaar hoe het gesteld is met de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning.

Wanneer wordt het dossier ingediend bij Brussel Mobiliteit? Worden er alternatieven inzake het openbaar vervoer bestudeerd om het verkeer dat de stad binnenrijdt via de Leuvensesteenweg te beperken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De voorlopige inrichting, die van juni vorig jaar dateert, heeft positieve resultaten opgeleverd: het verkeer stroomt vlotter door, terwijl de voetgangers meer ruimte en rust hebben op het Madouplein en in de Leuvensesteenweg. Dankzij de herinvoering van het historische traject van buslijnen 29 en 63 en drie lijnen van De Lijn, ontstond er een opmerkelijke tijdswinst.

Momenteel voeren we gesprekken met de gemeente Sint-Joost-ten-Node.

(verder in het Frans)

Depuis des semaines, des concertations intenses ont lieu, presque quotidiennement ou hebdomadairement, avec la commune de Saint-Josse et un de ses représentants en particulier. Il s'agit de pourparlers constructifs concernant les plans de réaménagement du quartier Madou.

(poursuivant en néerlandais)

Le plan de réaménagement concernant la place Madou, la chaussée de Louvain et la rue Scailquin s'intègre dans le projet de réaménagement de la Petite ceinture. Sa confection a demandé du temps, parce qu'il fallait l'intégrer dans le plan global d'aménagement d'une piste cyclable sur l'ensemble de la Petite ceinture.

La concertation se passe bien. J'espère que les derniers points de discussion pourront être évacués lors de la réunion que j'aurai la semaine prochaine avec le bourgmestre, de manière à ce que le permis d'urbanisme puisse être demandé avant l'été.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Si je comprends bien, il est prévu de maintenir la situation existante.*

Vous dites que vous vous concertez positivement presque tous les jours avec le bourgmestre de Saint-Josse-ten-Noode, mais que certains points doivent encore être réglés. De quels points s'agit-il ? S'il y a un accord sur les moyens de transports autorisés et leur sens de circulation, ainsi que sur le fait que les cyclistes et les piétons doivent avoir plus de place, que le commerce doit revivre dans le quartier et qu'il faut une connexion entre la Petite ceinture et les pistes cyclables de la chaussée de Louvain, il ne me semble plus nécessaire de discuter de solutions.

À un moment donné, vous devrez prendre une décision et vous y tenir. Les riverains et les commerçants ont besoin de certitude.

Sinds een aantal weken voeren we bijna dagelijks overleg met de gemeente Sint-Joost over de herinrichting van de Madouwijk.

(verder in het Nederlands)

Het herinrichtingsplan omvat het Madouplein, de Leuvensesteenweg en de Scailquinstraat en past in het ruimere project van de heraanleg van de Kleine Ring. De opmaak heeft wat tijd gevergd, omdat de plannen voor dat gedeelte geïntegreerd moeten worden in het globale plan voor de aanleg van een fietspad op de gehele Kleine Ring.

Het overleg verloopt vlot. Ik heb trouwens de komende week een ontbijtvergadering daarover met de burgemeester van Sint-Joost-ten-Node en hopelijk kunnen we de laatste van vele discussiepunten uit de weg ruimen, zodat we de stedenbouwkundige vergunning nog voor de zomer kunnen aanvragen.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Als ik het goed begrijp, is het de bedoeling om de bestaande situatie met eenrichtingsverkeer voor bussen en tweerichtingsverkeer voor fietsers te behouden, de Leuvensesteenweg verkeersveiliger te maken voor fietsers en voetgangers, en enkel taxi's toe te laten en geen auto's in de richting van Sint-Joost-ten-Node.

U zegt dat u bijna dagelijks constructief overleg pleegt met de burgemeester van Sint-Joost-ten-Node, maar dat er toch nog enkele discussiepunten uitgeklaard moeten worden. Welke discussiepunten zijn dat dan? Het dossier lijkt me niet overdreven ingewikkeld. Als er een akkoord is over welke vervoersmiddelen in welke richting toegelaten worden en over het feit dat fietsers en voetgangers meer ruimte moeten krijgen, dat de handel in de wijk moet heropleven en dat er een aansluiting moet komen tussen de Kleine Ring en de fietspaden aan de Leuvensesteenweg, dan hoeft u toch niet meer oeverloos over oplossingen te discussiëren? Of vergis ik mij? Ik luister graag naar uw verduidelijkingen ter zake.

Belangrijk is dat u op een bepaald moment een beslissing neemt en die ook handhaaft. De

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous ne sommes pas encore d'accord à propos de l'aménagement du carrefour de la place Madou. Plusieurs options sont envisageables, et il est logique que nous analysons l'impact de chacune d'entre elles.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

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 politique d'autorisation d'affichage à des fins publicitaires par Bruxelles Mobilité".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Sous la précédente législature, en avril 2014, j'avais interrogé la ministre en charge des Transports afin de connaître les conditions auxquelles Bruxelles Mobilité avait autorisé une campagne d'affichage de panneaux publicitaires vantant le Salon de l'érotisme sur les terre-pleins de voiries régionales.

À cette occasion, nous avons appris que pour

inwoners en de handelaars hebben duidelijkheid nodig.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We zijn het nog niet eens over de inrichting van het kruispunt aan het Madouplein. Er zijn verscheidene opties mogelijk en het is logisch dat we de impact van elke mogelijkheid goed analyseren.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het beleid inzake vergunning van reclameaffiches door Brussel Mobilité".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *In april 2014 interpelleerde ik uw voorganger over de voorwaarden waaronder Brussel Mobilité reclameaffiches voor het Salon de l'érotisme had toegestaan. We vernamen toen dat voor die 45 affiches op de middenberm van drukke wegen minder dan 300 euro was betaald, voor een periode van 15 dagen.*

l'affichage, pendant 15 jours, de 45 panneaux au milieu de voiries très fréquentées, la redevance demandée était de moins de 300 euros. La ministre avait convenu que cette somme était pour le moins interpellante, tout comme le contenu de la publicité.

Aujourd'hui, des panneaux fleurissent sur les mâts de réverbères situés sur des voiries régionales. Or, actuellement, certains d'entre eux font la publicité d'Eurantica, événement qui s'est délocalisé en dehors de la Région bruxelloise, même si les promoteurs de l'événement estiment que Malines fait partie de "Bruxelles Nord".

On peut déjà s'étonner que la Région octroie son espace public pour des événements à visée commerciale, alors qu'il y a tant d'acteurs culturels manquant de moyens pour se faire connaître. Mais que de tels événements reçoivent une visibilité de choix sur nos voiries alors qu'ils se tiennent en dehors de la Région est parfaitement inexplicable.

C'est pourquoi je souhaiterais savoir si des modifications sont intervenues depuis avril 2014, tant en matière de tarifs que de contenu pour ce qui concerne l'occupation des terre-pleins par des panneaux publicitaires. À quel tarif est concédée l'occupation des mâts des réverbères ?

Dans un cas comme dans l'autre, quels sont les conditions et principes directeurs pour avoir accès à ces espaces utilisés pour de l'affichage, alors que ce n'est pas leur destination première ? Approuvez-vous la promotion, sur du mobilier régional, d'événements qui se déroulent en dehors de notre Région ? Quel est le département de Bruxelles Mobilité qui gère ces questions ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La Direction gestion et entretien de Bruxelles Mobilité est responsable de la délivrance des autorisations. La tarification actuelle pour l'installation des panneaux publicitaires se calcule sur la base suivante : 156,25 euros par mètre carré, par panneau et par an.

En ce qui concerne l'affichage sur les poteaux d'éclairage, celui-ci se limite au sport, aux événements, à l'opéra, aux festivals de chant, à la

Vandaag hangen aan de verlichtingspalen op de gewestwegen affiches voor Eurantica, een evenement dat is verhuisd en niet langer in Brussel plaatsvindt, ook al beschouwen de promotoren van het evenement Mechelen als 'Brussels North'.

Het is verwonderlijk dat het gewest zijn reclameruimte openstelt voor commerciële evenementen, die bovendien niet eens in het gewest plaatsvinden, terwijl heel wat culturele instellingen geen middelen hebben om bekendheid aan hun activiteiten te geven.

Zijn de voorwaarden sinds april 2014 gewijzigd, zowel op het vlak van de tarieven als van de inhoud van de affiches? Welk bedrag werd er betaald voor de affiches aan de verlichtingspalen?

Wat zijn de algemene voorwaarden voor het gebruik van dat soort infrastructuur voor reclame? Keurt u het goed dat er op gewestelijk straatmeubilair reclame wordt gemaakt voor evenementen die buiten Brussel plaatsvinden? Welke afdeling binnen Brussel Mobiliteit beheert deze dossiers?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen is verantwoordelijk voor de toelatingen. De prijs voor reclamepanelen bedraagt 156,25 euro per vierkante meter, per paneel en per jaar.*

De affiches op verlichtingspalen zijn uitsluitend voorbehouden voor sport- en culturele evenementen. Daarvoor geldt een tarief van 25 euro per jaar per verlichtingspaal. Dat bedrag werd vastgelegd op basis van een ministeriële

culture, etc. Un montant d'environ 25 euros par an par poteau est demandé. Ce montant est calculé sur la base d'une circulaire ministérielle de 1966.

À mon avis, la réglementation n'a pas changé et je n'en suis pas heureux. J'ai demandé que soit formé un groupe de travail en vue de réexaminer la réglementation complète relative à la publicité sur la voie publique. Je prendrai une initiative réglementaire sous la forme d'un arrêté du gouvernement ou d'une ordonnance pour régler toute cette problématique. Je pense que la redevance doit être demandée avec plus de transparence et de justesse.

Il n'existe aucune règle concernant la promotion d'événements qui ont lieu en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est une question épineuse, car nous voulons aussi qu'en dehors de la Région de la publicité soit faite au sujet d'événements bruxellois.

Je comprends qu'on pose cette question. La Ville de Bruxelles m'a d'ailleurs déjà interrogé à ce sujet. Par exemple, le salon Eurantica était organisé à Bruxelles et est maintenant à Bruxelles Nord, soit Malines. Il faudrait déjà demander au Parlement flamand pourquoi la ville de Malines est appelée Bruxelles Nord. Je trouve cela très interpellant !

Je n'ai pas encore pris de décision à ce sujet. Je suis encore dans la phase de réflexion, avec des arguments pour et contre. Quand il sera temps de prendre une décision concernant l'arrêté du gouvernement ou l'ordonnance, nous pourrions encore en débattre.

En tout cas, je trouve que vous posez la bonne question, et que la réponse qui était donnée par le passé n'était pas la bonne. Nous nous occupons de ce dossier.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je remercie le ministre pour sa disposition à modifier les choses. J'espère que cela se fera rapidement et que l'on pourra revenir devant le parlement pour en discuter.

J'insiste très fort pour que l'on fasse la distinction

omzendbrief uit 1966.

Er bestaat geen regelgeving voor de promotie van evenementen buiten het Brussels Gewest. Dat is een netelige kwestie, want uiteraard willen we onze evenementen ook buiten het gewest kunnen promoten.

Eurantica vond vroeger in Brussel plaats, maar nu is dat volgens de reclame in "Brussel-Noord". De beurs gaat echter in Mechelen door. Daar heb ik toch wat moeite mee!

Ik heb nog geen beslissing genomen en weeg momenteel de argumenten voor en tegen af. Wanneer we het regeringsbesluit of de ordonnantie opstellen, zullen we het debat voortzetten.

In elk geval is de bestaande oplossing geen goede oplossing.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u de regelgeving wilt aanpassen. Ik hoop dat u daar snel werk van zult maken.*

Het is belangrijk om een onderscheid te maken tussen niet-commerciële culturele evenementen en

entre des événements culturels non commerciaux et des événements commerciaux, comme Eurantica, même s'ils ont de vagues traits culturels.

Nous pourrions peut-être mener un débat pour savoir pourquoi Malines considère qu'elle fait partie du Nord de Bruxelles. Je suis sûre que cela pourrait éclairer utilement certains de nos discussions sur les transports publics et les infrastructures !

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BERNARD CLERFAYT

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

concernant "le planning de la poursuite de la démolition du viaduc Reyers, des travaux de réaménagement du boulevard Reyers et de la place Meiser".

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

commerciële evenementen, zoals Eurantica, ook al hebben ze een culturele inslag.

We zouden inderdaad een debat kunnen houden over de vraag waarom Mechelen zich aanziet als 'Brussels North'. Dat zou een nuttig licht kunnen werpen op onze discussies inzake openbaar vervoer en infrastructuur!

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT

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

betreffende "de planning van de voortzetting van de afbraak van het Reyersviaduct, van de heraanleg van de Reyerslaan en van het Meiserplein".

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