



**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 6 JUIN 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 6 JUNI 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

INTERPELLATIONS	7
Interpellation de M. Paul Delva	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'Agence régionale du stationnement parking.brussels".	
Discussion - Orateurs :	9
Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Paul Delva	13
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le plan de stationnement du centre-ville".	
Discussion - Orateurs :	14
M. Fabian Maingain (DéFI) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Marc Loewenstein	19
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes à mobilité réduite".	

INHOUD

INTERPELLATIES	7
Interpellatie van de heer Paul Delva	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het gewestelijk parkeeragentschap parking.brussels".	
Bespreking - Sprekers:	9
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	13
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het parkeerplan voor het stadscentrum".	
Bespreking - Orateurs :	14
De heer Fabian Maingain (DéFI) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellatie van de heer Marc Loewenstein	19
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de toegankelijkheid van de infrastructuur en van de uitrustingen van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".	

Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe,	20	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe,	20
concernant "l'accessibilité du réseau de métro aux personnes à mobilité réduite".		betreffende "de toegankelijkheid van het metronetwerk voor personen met beperkte mobiliteit".	
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	20	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	20
concernant "l'accessibilité du réseau de métro aux personnes handicapées".		betreffende "de toegankelijkheid van het metronet voor personen met een beperking".	
Discussion conjointe - Orateurs :	32	Samengevoegde bespreking - Sprekers:	32
M. Sevket Temiz (PS)		De heer Sevket Temiz (PS)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
Interpellation de Mme Els Ampe	43	Interpellatie van mevrouw Els Ampe	43
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 "les retards du plan de transport rémunéré de personnes".		betreffende "de vertraging van het plan voor het bezoldigd personenvervoer".	
Interpellation jointe de M. Boris Dillière,	43	Toegevoegde interpellatie van de heer Boris Dillière,	43
concernant "l'arrivée d'UberBLACK et le plan taxis".		betreffende "de komst van UberBLACK en het taxiplan".	
Interpellation de M. Benoît Cerexhe	44	Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe	44
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 "l'annonce du report de la réouverture du tunnel Montgomery".		betreffende "het aangekondigd uitstel van de heropening van de Montgomerytunnel".	
Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf,	44	Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf,	44

concernant "le report de la réouverture du tunnel Montgomery".		betreffende "het uitstel van de heropening van de Montgomerytunnel".	
Discussion conjointe - Orateurs :	47	Samengevoegde bespreking - Sprekers:	47
M. Paul Delva (CD&V) M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Pascal Smet, ministre M. Vincent De Wolf (MR) M. Benoît Cerexhe (cdH)		De heer Paul Delva (CD&V) De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Pascal Smet, minister De heer Vincent De Wolf (MR) De heer Benoît Cerexhe (cdH)	
QUESTIONS ORALES	52	MONDELINGE VRAGEN	52
Question orale de M. Pierre Kompany	52	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	52
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 sécurisation du chantier de la Porte de Namur".		betreffende "de beveiliging van de bouwplaats aan de Naamse Poort".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	55	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	55
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'état des ascenseurs installés place Poelaert".		betreffende "de toestand van de liften op het Poelaertplein".	
Question orale de M. Fabian Maingain	57	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	57
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 malfaçons dans la réalisation des trottoirs de l'avenue Buyl à Ixelles".		betreffende "de gebrekkige aanleg van de trottoirs aan de Buyllaan in Elsene".	
Question orale de Mme Els Ampe	57	Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe	57
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 conditions de circulation
avenue de la Brabançonne et aux alentours".

Question orale de M. Marc Loewenstein 57

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

concernant "l'avancée des travaux sur le site
Reyers".

betreffende "de verkeerssituatie in en rond de
Brabançonnelaan".

Mondelinge vraag van de heer Marc 57
Loewenstein

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

betreffende "de vordering van de werken op
de Reyerssite".

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

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 "l'Agence régionale du stationnement parking.brussels".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La commune de Forest a annoncé il y a quelques semaines son rattachement à parking.brussels, l'agence régionale de stationnement. Elle suit ainsi Ganshoren, Molenbeek et Berchem-Sainte-Agathe. Certaines communes comme Schaerbeek, Evere, Ixelles et Saint-Josse-ten-Noode ont manifesté leur intérêt, dès que leurs contrats avec des gestionnaires privés arriveront à échéance.*

L'un des objectifs d'une politique de stationnement coordonnée est de réduire la pression automobile et de simplifier les tarifs et les zones de stationnement. Bien que parking.brussels n'existe que depuis trois ans, il était déjà question de sa création en 2003. Il est donc grand temps d'accélérer les choses.

En septembre de l'année dernière, le ministre avait fait acter au sein de cette commission le nouveau délai octroyé aux communes pour la remise d'un plan d'action communal de stationnement (PACS). Celui-ci devait prendre cours deux mois après la publication de l'ordonnance modifiée.

Il m'avait également indiqué que les éventuelles modifications au PACS requises par l'adaptation

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 gewestelijk parkeeragentschap parking.brussels".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Een paar weken geleden kondigde de gemeente Vorst aan dat ze zich aansluit bij het gewestelijke parkeeragentschap. Vorst is daarmee de vierde Brusselse gemeente die dat doet, na Ganshoren, Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem. Dat betekent dat er nog vijftien zijn die dat niet gedaan hebben. Een aantal gemeenten, zoals Schaarbeek, Evere, Elsene, Sint-Joost-ten-Node en Koekelberg, hebben wel interesse, zodra de contracten met de privébedrijven die vandaag de controle op de parkeerregels uitvoeren, afgelopen zijn. Alle gemeenten die vandaag nog een contract met een privéonderneming hebben, zijn immers verplicht om na de beëindiging ervan de controle zelf uit te voeren of daarvoor in zee te gaan met het parkeeragentschap.

Een van de doelstellingen van een gecoördineerd parkeerbeleid is de autodruk in de stad te doen dalen en een vereenvoudiging van tarieven en parkeerzones mogelijk te maken. Hoewel het gewestelijke parkeeragentschap nog maar drie jaar geleden werd opgericht, dateert de idee ervan al van 2003. Het heeft dus al een lange geschiedenis. Dat toont dat er al geruime tijd nood is aan een parkeerbeleid dat strookt met een duurzaam

des arrêtés ne nécessiteraient pas une nouvelle enquête publique.

Une politique de stationnement coordonnée et incitative nécessite une tarification claire. Or, les tarifs pratiqués à Bruxelles sont nettement inférieurs à ceux de villes comme Londres ou Amsterdam.

Au chapitre des mesures encourageant les alternatives à l'usage de la voiture personnelle, il est frappant de constater la différence entre le coût de la location d'un box à vélos - 60 euros par an - sur le territoire de la Ville de Bruxelles et celui de la carte de stationnement pour riverains.

Il y a quelques semaines, au moment de la discussion sur un système de free-floating, vous avez clairement dit que vous étiez tout à fait conscient du rôle crucial que joue la politique de stationnement dans la réduction de la pression automobile et l'encouragement des alternatives.

Qu'en est-il du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et des plans d'action communaux de stationnement (PACS) ?

Comment évaluez-vous la concertation avec les communes qui n'ont pas encore fourni d'effort dans ce cadre ?

Quelles sont les communes encore sous contrat avec une entreprise privée pour le contrôle des règles de stationnement et quand ces contrats expireront-ils ?

Quel est le nouveau délai octroyé aux communes pour la remise de leurs PACS ? Que se passera-t-il en cas de non-respect de celui-ci ?

Pouvez-vous certifier que les communes qui ont déjà organisé une enquête publique ne devront pas en prévoir une nouvelle à la suite de la modification de l'ordonnance ?

Comment évaluez-vous les tarifs de stationnement du PRPS par rapport à l'objectif général du Plan Iris 2 de réduction du trafic automobile de 20% d'ici 2020 ?

Que pensez-vous de la différence de tarif entre une carte de stationnement pour riverains et une place dans un box à vélos communal ?

stedelijk mobiliteitsbeleid. Het is hoog tijd om een versnelling hoger te schakelen.

In september vorig jaar discussieerden we in deze commissie over het nieuwe uitstel voor de gemeenten voor het indienen van een parkeeractieplan. Tot dan was de deadline 30 september 2015. Het was toen al duidelijk dat niet alle gemeenten die datum zouden halen. De minister liet optekenen dat de nieuwe deadline twee maanden na de publicatie van de gewijzigde ordonnantie was.

Ik vroeg u toen ook naar de gevolgen van een wijziging van de ordonnantie voor het openbaar onderzoek bij de opmaak van een parkeeractieplan. Als de ordonnantie gewijzigd wordt, zouden de gemeenten dat openbaar onderzoek eventueel opnieuw moeten uitvoeren. U liet toen weten dat u er niet vanuit ging dat dat nodig zou zijn.

Een van de elementen van een gecoördineerd en sturend parkeerbeleid is een duidelijke tarifiering. Het gewest en de gemeenten hebben daarmee een sterk sturend instrument. In vergelijking met andere steden, zoals Amsterdam of Londen, zijn er grote verschillen. Een bewonerskaart in Brussel kost bijvoorbeeld tussen de 0 en 30 euro per jaar, terwijl dat in Amsterdam 150 euro is en in Londen zelfs 200 euro. Parkeren in de zogenaamde rode zones, de duurste parkeerzones, zou volgens het gewestelijk parkeerbeleidsplan maximaal 2 euro per uur kosten. In Londen is dat minimaal 4 euro per uur en in Amsterdam 5 euro per uur.

Nog een frappante vaststelling inzake het aanmoedigen van alternatieven voor de wagen, is het verschil tussen een bewonersparkeerkaart en de prijs voor de huur van een staanplaats voor een fiets in een fietsbox voor een jaar. In de stad Brussel bijvoorbeeld betaal je voor dat laatste 60 euro.

Dat lijkt een gemiste kans in het aanmoedigen van alternatieven voor de wagen. Dat u zich ervan bewust bent dat u met het parkeerbeleid een potentieel sterk instrument heeft om de autodruk te verminderen en alternatieven aan te moedigen, werd enkele weken geleden duidelijk in het kader van de discussie over een systeem van free-floating in Brussel. Iedereen is het erover eens dat het parkeerbeleid een belangrijke rol speelt in een duurzame stedelijke mobiliteit.

Wat is de stand van zaken inzake het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen?

Hoe evalueert u het overleg met de gemeenten die nog geen inspanningen leverden in het kader van het gewestelijke parkeerbeleidsplan?

Hoe is dat overleg gestructureerd? Wat zijn de pijnpunten?

Welke gemeenten hebben nog een contract met een privéonderneming voor de controle van de parkeerregels? Hoe lang lopen die contracten nog?

Wat is de nieuwe deadline voor de gemeenten voor het indienen van hun parkeeractieplannen? Wat gebeurt er als gemeenten die deadline niet halen?

Kunt u ondertussen met zekerheid bevestigen dat gemeenten die al een openbaar onderzoek uitvoerden, dat na de wijziging van ordonnantie niet opnieuw moeten doen?

Hoe evalueert u de parkeertarieven van het gewestelijke parkeerbeleidsplan in het kader van de algemene doelstelling van het Iris 2-plan om het autoverkeer tegen 2018 met 20% terug te dringen in vergelijking met de cijfers uit 2001?

Hoe evalueert u het verschil tussen de prijs van de bewonersparkeerkaarten en de gemeentelijke tarieven voor een plaats in een fietsbox?

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je me joins aux questions pertinentes de M. Delva. L'évolution de ce dossier témoigne d'un réel manque d'ambition.*

Certes, il n'est pas aisé de négocier avec les dix-neuf communes, mais nous n'avons pas progressé le moins du monde en deux ans.

Qu'en est-il du plan Park and Ride ? Quels seront les tarifs pratiqués ? Seront-ils plus élevés au centre qu'en périphérie ? En discutez-vous avec les exploitants de parkings ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de pertinente vragen van de heer Delva. Ik had intussen eigenlijk resultaten willen zien. U zei een tweetal weken geleden dat de regering weinig ambitie heeft, maar dat hoeft niet te betekenen dat u zelf geen ambitie aan de dag kunt leggen. Er lijkt echter geen schot in het parkeerplan te komen.

Ik weet dat onderhandelingen met de negentien gemeenten niet gemakkelijk zijn, maar we staan blijkbaar nog altijd even ver als twee jaar geleden.

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Le gouvernement va envoyer les projets d'ordonnance au parlement. Les projets d'arrêtés d'exécution sont également prêts, mais ne pourront être adressés au Conseil d'État qu'après l'adoption des ordonnances par le parlement.*

J'espère pouvoir débattre de l'ordonnance et des règles modificatives avant l'été. Je n'ai pas communiqué plus tôt sur le sujet afin de garder la primeur pour le parlement.

La lenteur dans le traitement de ce dossier n'est pas uniquement due aux différences entre les dix-neuf communes, mais aussi à des divergences d'opinions entre les partis qui forment les majorités communales. Nous sommes malgré tout parvenus à faire avancer les choses.

Le dossier de Park and Ride est en pleine préparation. Nous sommes dans la phase de construction du parking, qui prendra le plus de temps.

Huit communes ont approuvé un projet de plan d'action communal de stationnement (PACS) et clôturé leur enquête publique. Quatre communes ont confié la rédaction de leur plan à parking.brussels.

Dans les autres communes, la rédaction du plan est terminée ou en bonne voie, mais elles ont choisi d'attendre les modifications de l'ordonnance et des arrêtés d'exécution pour adapter leur projet en conséquence.

Certaines ont dû lancer un marché public et désigner un bureau d'études pour l'élaboration de leur PACS, ce qui a occasionné des retards. La plupart d'entre elles ont mis sur pied un règlement de rétribution, dans lequel figurent les zones de stationnement réglementées et les tarifs correspondants. Elles ont également déterminé les cartes de dérogations sur la base de l'arrêté

Parking.brussels werkt voor zover ik weet ook aan een P+R-plan. Hoe zit het daarmee? Is er al duidelijkheid over de tarieven? Zullen die lager zijn in de Rand en duurder in het centrum? Hoe pakt u dat aan? Bespreekt u de tarieven met de exploitanten van parkeergarages?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De regering heeft de ontwerpen van ordonnantie naar het parlement gestuurd of zal dat doen. Ze heeft ook de ontwerpen van uitvoeringsbesluit klaar. Die kunnen pas naar de Raad van State, nadat de ordonnanties goedgekeurd zijn door het parlement.

Ik verwacht dat we nog voor de zomer een debat kunnen voeren over de ordonnantie en over de gewijzigde regels. Ik heb daar nog niet eerder over gecommuniceerd, omdat het mij logisch leek dat het parlement de primeur zou krijgen.

Dat het wat langer geduurd heeft om die beslissing te nemen, is niet alleen een kwestie van verschillen tussen de negentien gemeenten. Ook binnen de verschillende partijen die in de gemeenten in een meerderheid zitten, waren er heel wat uiteenlopende meningen. Het was dus een bijzonder complexe aangelegenheid. Toch zijn we erin geslaagd een stap voorwaarts te zetten, zoals aangekondigd bij het begin van de regeerperiode. De regering heeft ook besluiten genomen die de zaken zullen verduidelijken. Ik zal de vragen van de heer Delva uiteraard beantwoorden, maar het inhoudelijke debat zullen we binnenkort in de commissie kunnen voeren.

We zijn op dit moment volop bezig zijn met de voorbereiding van het dossier van de P+R. We werken nu vooral aan de bouw van de parking, wat toch het meeste tijd in beslag neemt.

Op dit moment keurden acht gemeenten een ontwerp van parkeeractieplan goed, waarvoor het openbaar onderzoek is afgelopen. Daarnaast delegeerden vier gemeenten de opmaak aan het parkeeragentschap.

In de overige gemeenten is de opmaak van het plan rond of vergevorderd, maar omdat de ordonnantie en de regeringsbesluiten gewijzigd worden, wachten die gemeenten liever, zodat ze hun ontwerp van parkeeractieplan nog kunnen

spécifique.

La modification de l'ordonnance de stationnement de janvier 2009 et les arrêtés qui en découlent sont nécessaires pour résoudre au mieux les problèmes pratiques sur le terrain. Les points qui restent difficiles concernent l'organisation des cartes de dérogation.

En outre, l'arrêté actuel ne permet pas au gouvernement d'approuver individuellement les PACS. De ce fait, l'ensemble du processus est bloqué. C'est pourquoi nous allons également modifier ce point dans l'arrêté d'exécution. Dès que l'ordonnance aura été approuvée, le gouvernement pourra adresser les arrêtés au Conseil d'État et commencer à approuver les PACS individuels.

Seules les communes d'Ixelles, de Schaerbeek, d'Evere et de Saint-Josse-ten-Noode ont encore un contrat avec une société privée pour la gestion du stationnement. Pour Schaerbeek, Evere et Saint-Josse, une reprise par parking.brussels est prévue en 2017. Pour Ixelles, le contrat court encore jusqu'en 2019.

Les communes disposeront d'un délai de deux mois pour se mettre en ordre après la publication de l'ordonnance modifiée et des arrêtés gouvernementaux.

En cas de non-respect de ce délai, le gouvernement peut décider que parking.brussels reprenne l'élaboration du PACS des communes qui n'enregistrent pas de progrès.

Il conserve également la possibilité de demander des modifications à un PACS avant qu'il ne l'approuve et ce, sans qu'une enquête publique soit à chaque fois nécessaire.

Le fait que, grâce au Plan régional de politique du stationnement (PRPS), nous imposons dans une large mesure les zones réglementées harmonisées et les tarifs, contribue déjà à décourager l'usage de la voiture.

D'autres mesures seront évidemment nécessaires pour réduire de 20% le trafic automobile, comme le développement du réseau express régional (RER). Le gouvernement s'efforce d'entretenir un dialogue constructif en la matière avec le nouveau

aanpassen aan de nieuwe regelgeving. Er is een akkoord dat eerstdaags in het parlement kan worden besproken.

Voor het uitwerken van hun parkeeractieplan moesten een aantal gemeenten een overheidsopdracht uitschrijven en een adviesbureau aanstellen. De vertragingen zijn soms ook te wijten aan die procedures. De meeste gemeenten stelden een retributiereglement op waarin de gereguleerde parkeerzones en overeenstemmende tarieven vermeld staan. Ze bepaalden ook de vrijstellingskaarten op basis van het specifieke besluit.

De wijziging van de Parkeerordonnantie van januari 2009 en de besluiten die daaruit voortvloeien, zijn nodig om de praktische problemen die op het terrein en in de gemeenten werden vastgesteld, zo goed mogelijk op te lossen. De punten die problematisch blijven, houden verband met de organisatie van de vrijstellingskaarten.

Bovendien laat het huidige besluit niet toe dat de regering de parkeeractieplannen afzonderlijk per gemeente goedkeurt. Daardoor komt het volledige proces vast te zitten. We zullen dat dan ook aanpassen in het regeringsbesluit. Zodra de ordonnantie is goedgekeurd, kunnen we de besluiten naar de Raad van State sturen. Wanneer die de maand daarop terugkomen, kunnen we individuele parkeeractieplannen beginnen goedkeuren. Dat kunnen we op dit moment op basis van de huidige regelgeving niet doen.

Voor het parkeerbeheer, namelijk de controle en inning, hebben op dit moment alleen Elsene, Schaerbeek, Evere en Sint-Joost-ten-Node nog een contract met een privéfirma. Voor Schaerbeek, Evere en Sint-Joost-ten-Node wordt tegen 2017 een overname door het parkeeragentschap voorbereid, zodat de samenwerking met de privéfirma's kan ophouden. Met het oog op een vlotte overname vanaf 2017 werden die contracten met zes maanden verlengd. Voor Elsene loopt het contract nog tot 2019.

Na de publicatie van de gewijzigde ordonnantie en de regeringsbesluiten krijgen de gemeenten nog twee maanden de tijd.

Als de gemeenten de deadline niet halen, kan de

ministre fédéral en charge de ce dossier.

La carte de stationnement pour riverains et un emplacement dans un box à vélos sont deux choses totalement différentes. La carte de dérogation pour riverains dispense d'alimenter l'horodateur ou d'utiliser le disque de stationnement, mais ne donne aucune certitude de trouver une place de stationnement.

Un emplacement dans un box à vélos est, par contre, personnalisé et donne bel et bien droit à une certitude de stationnement.

Nous pourrions discuter très prochainement de l'ordonnance dans cette enceinte.

regering beslissen dat het parkeeragentschap de opmaak van het parkeeractieplan overneemt van de gemeenten die niet kunnen aantonen dat ze vooruitgang boeken.

De wijzigingen van de ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten moeten nog worden goedgekeurd. De regering heeft altijd de mogelijkheid om wijzigingen te vragen aan een gemeentelijk parkeeractieplan voor ze het goedkeurt zonder dat er telkens een openbaar onderzoek nodig is.

Het feit dat de regering met het Gewestelijke Parkeerbeleidsplan een grote mate van geharmoniseerde gereguleerde zones en tarieven oplegt, draagt al bij tot een ontrading van het gebruik van de wagen. Voor het eerst wordt er heel veel gereguleerd en dus ook betalend gemaakt. Op dat vlak zet de regering een belangrijke stap vooruit.

Dat is natuurlijk niet voldoende om het autoverkeer met 20% terug te dringen. Daarvoor zijn veel andere maatregelen nodig, zoals de ontwikkeling van het gewestelijk expresnet (GEN). Het is belangrijk dat het Transportactieplan wordt goedgekeurd en dat het investeringsplan in de nodige middelen voorziet opdat het GEN (in het Frans RER) niet langer meer een 'Réseau éternellement retardé' is, maar dat er eindelijk treinen rijden. De regering werkt in een constructieve dialoog samen met de nieuwe bevoegde federale minister. Ik heb hem ontmoet en had een heel aangenaam gesprek met hem. We zullen goed kunnen samenwerken.

Een bewonersparkeerkaart en een plaats in een fietsbox zijn twee totaal verschillende zaken. Een vrijstellingskaart voor buurtbewoners verleent een bewoner immers het recht om te parkeren zonder dat hij de parkeermeter of de parkeerschijf hoeft te gebruiken. De kaart biedt dus geen parkeerzekerheid.

Een plaats in een fietsbox is persoonlijk en biedt wel degelijk parkeerzekerheid. Je zou het, hoe vreemd ook, kunnen vergelijken met de huur van een parkeergarage, die ook parkeerzekerheid biedt.

Ik denk dat we de ordonnantie hier op zeer korte termijn zullen kunnen bespreken.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Huit communes ont déposé un PACS, quatre communes ont confié la rédaction de celui-ci à parking.brussels et les sept autres attendent la nouvelle réglementation pour apporter les dernières modifications à leur plan.*

L'intervention de parking.brussels pour non-respect du délai semble donc peu probable.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je l'espère.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "le plan de stationnement du centre-ville".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Afin de ramener les clients dans le centre-ville, Bruxelles Mobilité a élaboré un plan de stationnement et diffusé dans la presse une carte du centre-ville sur laquelle figurent les parkings publics, les arrêts des transports publics et les stations Villo. Un spot radio complétait la campagne.*

L'objectif vise à apaiser les commerçants du centre-ville, qui protestent contre l'accessibilité réduite des boulevards du centre en voiture. Nous avons déjà évoqué, lors de plusieurs réunions de commission, les difficultés que le piétonnier entraîne pour les commerces du centre-ville. Le plan vise à inciter les clients à revenir dans le centre, où le commerce a été fortement touché par les attentats et la saga des tunnels.

Le piétonnier, pourtant apprécié par une partie de

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Acht gemeenten hebben dus al een parkeerplan ingediend, vier gemeenten werken via parking.brussels en de zeven anderen hebben plannen klaar, maar wachten op de nieuwe regelgeving.

Volgens u kan parking.brussels optreden in gemeenten die de deadline niet halen, maar uit uw antwoord leid ik af dat die kans klein is omdat de zeven andere gemeenten al een groot deel van het werk geleverd hebben. Klopt dat?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik blijf voorzichtig, maar ik hoop van niet.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het parkeerplan voor het stadscentrum".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Enige tijd geleden kwam Brussel Mobiliteit met een initiatief om shoppers terug naar het stadscentrum te halen, het zogenaamde parkeerplan voor de handelswijken in het stadscentrum. De slogan luidde: "Shopperen in de stad, zo makkelijk is dat." Daar is al heel wat om te doen geweest. Er werd een stadsplannetje gemaakt met daarop alle openbare autoparkings in het centrum, de haltes van het openbaar vervoer en de Villostations. Dat plan werd erg ruim verspreid: ongeveer 90.000 exemplaren via verschillende kranten en 50.000 exemplaren via de verkoop van een magazine in krantenwinkels. Aan het initiatief werd verder ook een radiocampagne gekoppeld.

De aanleiding voor het initiatief was de ontevredenheid van de handelaars in het stadscentrum sinds de centrale lanen autoluw geworden zijn. We hebben het in verscheidene

la population, n'a pas été introduit correctement. Le nouveau plan de stationnement tente d'offrir une réponse aux problèmes qu'il provoque.

La Ville de Bruxelles a demandé à la STIB de modifier son offre sur ses lignes 46, 48 et 95. Le ministre avait déjà déclaré que la Région avait aussi des demandes envers la STIB, mais qu'il attendait d'abord de disposer de l'évaluation finale de la STIB.

S'agissant du plan de stationnement, le plan de la ville et le spot radio, je constate que, dans sa campagne, Bruxelles Mobilité met l'accent sur la voiture plutôt que sur les transports publics et le vélo.

Quelle est la logique de Bruxelles Mobilité qui a prévalu dans son plan de stationnement du centre-ville ? Comment la Ville de Bruxelles y est-elle associée ? S'agit-il d'une initiative concertée entre la Ville et la Région ? À quel stade d'évolution se trouve le projet de téléjalonnement dynamique qui permettrait de fluidifier la circulation automobile dans Bruxelles ?

Comment comptez-vous promouvoir l'usage des transports publics et du vélo auprès de ceux qui viennent faire du shopping au centre-ville ?

Quels sont les résultats de l'enquête sur le piétonnier réalisée par la STIB ? Quand pouvons-nous en disposer ? J'ai compris que vous comptiez sur cette évaluation avant d'entreprendre de nouvelles modifications.

Que répond la STIB à la demande de la Ville concernant l'adaptation de ses lignes 46, 48 et 95 ?

Discussion

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

commissievergaderingen al gehad over de problemen die dat voor vele handelaars meebrengt. De bedoeling van het plan is om mensen opnieuw aan te moedigen om de handelswijken in het centrum te bezoeken. Die handelswijken werden immers zwaar getroffen door de aanslagen en de tunnelsaga. Dat er vandaag een voetgangerszone is, is voor de meeste mensen zeer positief, maar de manier waarop ze is ingevoerd, leidt tot problemen. Ik begrijp dat men daar met het nieuwe parkeerplan een antwoord op probeert te bieden.

Daarnaast heeft de stad Brussel aan de MIVB gevraagd om buslijnen 46, 48 en 95 te wijzigen. De minister had eerder al laten weten dat ook het gewest vragen had voor de MIVB, maar dat hij eerst over de eindevaluatie van de MIVB wilde beschikken.

Wat het parkeerplan, het kaartje en de radiospot betreft, stel ik vast dat Brussel Mobiliteit vooral inzet op de auto en te weinig op alternatieven zoals het openbaar vervoer of de fiets.

Kunt u wat meer duiding geven bij de idee die aan de oorsprong ligt van het parkeerplan voor het stadscentrum? Op welke manier is de stad Brussel bij dat parkeerplan betrokken? Gaat het om een gemeenschappelijk initiatief van de stad Brussel en het Brussels Gewest?

En hoe zit het met het parkeergeleidingssysteem? Het parkeergeleidingssysteem zou de verkeersstromen in het gewest beter moeten doen verlopen. Wat is de laatste stand van zaken?

Hoe zult u het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets aanmoedigen bij mensen die in het stadscentrum willen komen shoppen?

Wat zijn de resultaten van de evaluatie van de voetgangerszone door de MIVB of wanneer kunnen wij die verwachten? Ik begrijp dat u die belangrijke evaluatie nodig hebt alvorens eventueel aanpassingen te kunnen doorvoeren.

Wat is de reactie van de MIVB op de vraag van de stad Brussel om buslijnen 46,48 en 95 te wijzigen?

Bespreking

De voorzitter. - De heer Maingain heeft het woord.

M. Fabian Maingain (DéFI). - Le stationnement et les parkings dans le centre-ville sont des matières importantes. La campagne lancée par Bruxelles Mobilité visait à corriger la précipitation de la Ville de Bruxelles dans la mise en œuvre de son piétonnier. Une précipitation qui se traduit par une baisse de fréquentation des parkings du centre-ville et par la grogne d'une série de commerçants devant la chute de leur chiffre d'affaires.

Ladite campagne de communication était indispensable pour rappeler que le centre-ville et ses parkings étaient accessibles. Le problème réside dans le fait qu'une semaine après sa publication, la carte de Bruxelles Mobilité n'est déjà plus d'actualité, la Ville de Bruxelles ayant modifié une série de voiries dans son plan de circulation autour du piétonnier.

Vous êtes-vous concerté avec la Ville dans le cadre de cette campagne de communication ? Ne fallait-il pas que la Ville de Bruxelles vous informe ?

Le bourgmestre de Bruxelles nous vante la qualité de ses concertations avec la Région. Pourtant, une bonne concertation aurait permis de publier une carte dont la durée de vie eût été supérieure à une semaine.

L'initiative, je le répète, est bonne, mais elle aurait dû être prise un peu plus tôt dans le cadre du plan de communication sur le piétonnier.

Dans le cadre de la première évaluation du piétonnier, Interparking et la Ville avaient fait état d'une baisse de fréquentation des parkings intra-Pentagone. L'opération a-t-elle porté ses fruits ?

Enfin, le téléjalonnement qui sera installé entre septembre et décembre constitue l'une des mesures très attendues pour permettre le retour des automobilistes et, on l'espère, des clients dans le Pentagone. Qu'en est-il du fléchage intra-Pentagone, notamment vers les parkings ?

Je parle de voitures et j'entends les remarques de M. Delva à juste titre. Ce ne sera évidemment pas le seul mode de déplacement, mais on voit bien qu'aujourd'hui, c'est cette clientèle automobiliste qui ne vient plus dans le centre. Les chiffres montrent que pour les piétons et les cyclistes, on a une hausse de fréquentation. Par contre, c'est vraiment le trafic de destination et les clients en

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans). - Door de overhaaste invoering van de voetgangerszone is het gebruik van de parkings in het stadscentrum verminderd en klagen heel wat handelaars over een daling van hun zakencijfer.

De communicatiecampagne van Brussel Mobiliteit had tot doel iedereen erop te wijzen dat het stadscentrum en de parkings nog altijd bereikbaar zijn. Het probleem is dat de kaart van Brussel Mobiliteit een week na de publicatie ervan al niet meer actueel was, omdat Brussel-Stad het verkeersplan rond de voetgangerszone gewijzigd had.

Hebt u in het kader van die communicatiecampagne overleg met Brussel-Stad gepleegd? Had Brussel-Stad u niet moeten inlichten?

De campagne was een goede zaak, maar had al eerder moeten plaatsvinden, in het kader van de communicatie over de voetgangerszone.

Bij de eerste evaluatie van de voetgangerszone stelden Interparking en Brussel-Stad een afname van het gebruik van de parkings in de Vijfhoek vast. Heeft de communicatiecampagne daar verandering in gebracht?

Het parkeergeleidingssysteem dat tussen september en december zal worden ingevoerd, zou opnieuw automobilisten en klanten naar de Vijfhoek moeten lokken. Hoe zit het evenwel met de bewegwijzering binnen de Vijfhoek, met name naar de parkings?

De auto is niet de enige verplaatsingswijze, maar wij zien dat de klanten die de wagen nemen om te gaan winkelen, niet meer naar het stadscentrum komen. Vandaar dat het belangrijk is om een aantal acties te ondernemen.

Tijdens een vorige interpellatie over het circulatieplan rond de voetgangerszone had ik gevraagd of Brussel Mobiliteit de resultaten van de evaluatie van de testfase zou kunnen toelichten. Dat is niet gebeurd. Ik herhaal dus mijn vraag. Het is belangrijk om een idee te hebben van de impact van de voetgangerszone, met name op de fietsers en het openbaar vervoer.

voiture qui ne viennent plus dans le centre-ville, d'où l'importance de mettre en place des actions pour les faire revenir.

Lors d'une précédente intervention sur le plan de mobilité autour du piétonnier, j'avais demandé que Bruxelles Mobilité puisse présenter ici son évaluation de la phase de test du piétonnier. Cela n'a pas été fait. J'ai introduit une question que le Bureau a préféré transformer en question écrite. C'est vrai qu'elle était extrêmement précise vu qu'elle demandait l'évaluation quasiment ligne par ligne.

Je me permets de réitérer ma demande, à savoir qu'à un moment donné, cette commission puisse avoir une présentation du bilan de la phase de test du piétonnier par Bruxelles Mobilité, notamment en termes d'impact sur les transports en commun et les cyclistes. C'est extrêmement important.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je me joins aux questions de M. Maingain à propos de l'évaluation du piétonnier par la STIB. Il serait intéressant pour nous d'avoir un aperçu du nombre de piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes qui fréquentent le piétonnier et ses abords et d'analyser ces chiffres en commission.*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *À ma demande et en étroite collaboration avec la Ville de Bruxelles, Bruxelles Mobilité a élaboré une carte des parkings publics. Celle-ci reprend trente parkings publics dans le Pentagone et sur la Petite ceinture, soit un nombre impressionnant de 15.000 emplacements.*

Seize parkings du haut de la ville, totalisant 3.135 emplacements, sont indiqués au verso de la carte.

Les arrêts de tram, de métro et de bus, ainsi que les stations Villo, sont également signalés sur la

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Maingain over de evaluatie van de voetgangerszone door de MIVB. Zo bleek dat de MIVB voor de invoering van de voetgangerszone geen rekening hield met veranderde reizigersaantallen. Het zou goed zijn dat we de cijfers van de MIVB in de commissie kunnen bespreken en dat we zicht krijgen op het aantal voetgangers, fietsers, bus- en tramgebruikers en het aantal auto's dat in en rond de voetgangerszone passeert.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Brussel Mobiliteit heeft op mijn vraag en in nauwe samenwerking met de stad Brussel een kaart met de parkeergarages uitgewerkt. We stelden immers vast dat een heleboel mensen niet wisten waar de openbare parkeergarages zich bevinden.

Op de kaart staan dertig openbare parkeergarages in de Vijfhoek en aan de Kleine Ring, afgerond goed voor een indrukwekkende 15.000 parkeerplaatsen.

De parkeergarages in de bovenstad staan op de

carte.

Les spots radio mettaient effectivement l'accent sur la voiture, pour détromper les habitants du Brabant flamand et du Brabant wallon, convaincus que le centre n'était plus accessible en voiture.

Il y aura toujours des gens qui préféreront venir en ville en voiture. Ce n'est pas, en soi, problématique, pour autant qu'ils se dirigent directement vers un parking plutôt que de chercher une place dans les quartiers environnants.

Cela explique pourquoi nous avons choisi de diffuser la carte dans les deux Brabants, via la presse francophone et néerlandophone.

Ensuite, nous avons organisé une campagne de deux semaines sur la radio nationale, dans les journaux, sur les sites internet des journaux et Facebook pour diffuser le message que Bruxelles restait accessible en voiture.

(poursuivant en français)

Je vais dire quelque chose qu'on ne dit pas souvent. Après la création des zones piétonnes, d'aucuns ont fait croire que ce serait la pagaille et que l'on ne pourrait plus arriver au centre en voiture. Certains commerçants ont joué ce jeu. Et des citoyens ont fini par croire que le centre n'était plus accessible en voiture.

(poursuivant en néerlandais)

Notre objectif était donc d'envoyer un signal clair, à savoir que le centre de Bruxelles reste accessible en voiture et offre de nombreuses possibilités de parking.

La campagne a été réalisée conjointement avec les services de la Ville de Bruxelles, y compris pour ce qui concerne l'aménagement de la circulation, les couleurs et les logos des quartiers commerçants.

(poursuivant en français)

Vous avez sans doute remarqué que nous avons tenu compte de ce que la ville a fait, notamment au niveau des zones commerçantes. J'ai fait imprimer des panneaux bien visibles pour la Petite ceinture, avec couleurs et symboles. La Région a donc clairement montré sa volonté de collaborer avec la

ommezijde van de kaart. Het gaat om zestien parkeergarages tussen het Poelaertplein in het noorden en het Flageyplein in het zuiden. Alles samen tellen die ook nog eens 3.135 parkeerplaatsen.

De kaart bevat niet alleen parkeergarages, maar ook tram-, metro- en bushaltes en Villostations. Ook de andere belangrijke vervoerswijzen komen dus aan bod.

Het klopt dat het accent in de radiospots op de auto lag. Daar is een eenvoudige verklaring voor. Heel wat mensen in Vlaams- en Waals-Brabant dachten immers dat het centrum niet meer bereikbaar was met de auto.

Er zullen altijd mensen zijn die met de auto naar de stad komen. Als ze onmiddellijk naar een parkeergarage rijden, hoeft dat geen probleem te zijn. Dan verzieken ze de buurt niet door rond te rijden op zoek naar een parkeerplaats.

Vandaar dat we de kaart via de Nederlands- en Franstalige pers in Brussel en in Vlaams- en Waals Brabant verspreid hebben. Daar hebben immers een heleboel traditionele autoklanten afgehaakt.

Voorts organiseerden we gedurende twee weken een campagne op de nationale radio, in kranten, op krantensites en Facebook om de boodschap te verspreiden dat Brussel nog steeds bereikbaar is met de auto.

(verder in het Frans)

Na de aanleg van de voetgangerszone hebben sommigen beweerd dat het een chaos zou worden en dat het stadscentrum niet meer bereikbaar zou zijn met de wagen. Uiteindelijk is de bevolking dat gaan geloven.

(verder in het Nederlands)

Daarom hebben wij beslist om een duidelijk signaal uit te sturen, namelijk dat het centrum van Brussel wel nog toegankelijk is met de wagen. De boodschap is dat er veel parkeergelegenheid is en we willen de autobestuurders ertoe aanzetten om daar onmiddellijk naartoe te rijden.

De campagne is tot stand gekomen in samenwerking met de diensten van de stad Brussel.

ville.

(poursuivant en néerlandais)

La Ville de Bruxelles a effectivement décidé d'effectuer des modifications provisoires deux jours après la diffusion de la carte. Celles-ci étaient toutefois minimales et n'ont pas toutes été mises en œuvre.

À la fin de ce mois, le bureau externe remettra son étude sur les systèmes de téléjalonnement. Nous pourrions alors demander les permis pour les panneaux de téléjalonnement. Les premiers panneaux seront placés à l'automne, en collaboration avec les opérateurs de parkings et la Ville de Bruxelles. Nous procéderons en deux phases : le Pentagone et les quartiers environnants, puis le reste de la Région.

Les chiffres de la STIB vous seront bien entendu transmis. Il faut toutefois tenir compte du fait que ceux-ci datent déjà d'un certain temps et sont difficilement comparables avec les chiffres actuels, compte tenu de l'impact considérable de facteurs externes comme les attentats et la crise économique.

M. Fabian Maingain (DéFI) *(en néerlandais).*-
Vous disposez néanmoins des chiffres du mois de septembre.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*-
Ceux-ci vous seront transmis dès que le document sera prêt et que la concertation avec la Ville de Bruxelles s'achèvera.

We hebben wel degelijk met hen overlegd over de verkeersinrichting, de kleuren en de logo's van de handelswijken.

(verder in het Frans)

Wij hebben rekening gehouden met wat Brussel-Stad heeft gedaan. Wij hebben duidelijke verkeersborden aan de Kleine Ring geplaatst, met kleuren en symbolen. Wij hebben wel degelijk samengewerkt met Brussel-Stad.

(verder in het Nederlands)

Twee dagen nadat de kaart was verspreid, besliste de stad Brussel inderdaad om er tijdelijke wijzigingen aan te brengen. Het overgrote deel van de informatie bleef relevant, en omdat de beslissingen van de stad niet altijd volledig werden uitgevoerd, klopte de kaart uiteindelijk weer wel. Het is allemaal niet dramatisch, maar het had beter gekund. Dat ligt echter niet aan ons.

Het externe bureau werkt volop aan de studie over de parkeergeleidingssystemen. Eind deze maand wordt de studie opgeleverd en krijgen we meer duidelijkheid over de borden die er moeten komen. Op dat moment kunnen we de vergunningen aanvragen. In de herfst worden dan eindelijk de eerste parkeergeleidingsborden geplaatst. Daarbij zullen we samenwerken met de parkeeroperatoren en met de stad Brussel. We gaan daarbij in twee fases te werk: eerst de Vijfhoek en ruimere omgeving, en vervolgens de rest van het gewest.

Uiteraard zult u de cijfers van de MIVB krijgen. De enige bedenking daarbij is dat het door de aanslagen en de economische crisis uiteraard niet vanzelfsprekend is om vergelijkingen te maken. De tellingen dateren al van enige tijd geleden. We hebben nog niet beslist om nieuwe tellingen uit te voeren, maar de impact van externe factoren is erg groot.

De heer Fabian Maingain (DéFI).- Maar u beschikt over de cijfers van september.

De heer Pascal Smet, minister.- Die krijgt u. We gaan alleen na of we die niet kunnen aanvullen met andere cijfers, maar u krijgt de cijfers zodra het document klaar is en het overleg met de stad Brussel is afgerond. Op dat moment zullen we het

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *L'objectif de la campagne consiste à rappeler aux flamands et francophones de la périphérie que le centre-ville est bien accessible en voiture. Le spot radio a mis l'accent sur la voiture, dans un sens que je n'avais pas compris de prime abord.*

Il est regrettable que le plan ait été rendu obsolète peu après sa diffusion, en raison des modifications entreprises par la Ville de Bruxelles. Vous insistez néanmoins sur la collaboration constructive entre la Ville et la Région sur ce dossier.

Les premiers panneaux du téléjalonnement seront placés en automne dans le Pentagone et progressivement sur tout le territoire.

Fonctionnant un peu comme des parkings périphériques, ce dispositif serait plus utile à l'extérieur du centre où la circulation est plus facilement canalisable. Quand le système sera-t-il opérationnel sur l'ensemble de la Région ? S'agit-il d'une question de mois, voire d'un an ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *L'étude est en cours. J'en attends les résultats.*

- L'incident est clos.

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,

document hier ongetwijfeld bespreken.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Een van de voornaamste bedoelingen van de hele campagne was duidelijk maken dat de stad wel degelijk bereikbaar is met de auto, ook vanuit Vlaams- en Waals-Brabant. Vandaar ook de nadruk op de bereikbaarheid van de stad met de auto. Dat was nog meer het geval in de radiospot. Ik moet toegeven dat ik het eerst een beetje vreemd vond dat de nadruk zo sterk op die bereikbaarheid lag. Nu begrijp ik waarom.

Dat het plan na een paar dagen al achterhaald was door een aantal al dan niet tijdelijke beslissingen van de stad Brussel, is heel jammer. U zegt nu wel dat u goed samengewerkt hebt met de stad, maar het komt nogal wanordelijk over wanneer een naar mijn mening goed opgesteld plan al na twee dagen achterhaald is.

Over het parkeergeleidingssysteem zegt u dat u de eerste borden voor de herfst verwacht en dat u geleidelijk te werk zult gaan: eerst de Vijfhoek, dan de rest van de stad Brussel en vervolgens het hele gewest. Parkeergeleidingssystemen zijn een beetje zoals randparkings: ze zijn nuttig in het centrum, maar misschien nog veel meer daarbuiten, omdat daar de verkeersstromen al kunnen worden gestuurd. Wanneer denkt u dat het parkeergeleidingssysteem operationeel zal zijn in het hele gewest? Is dat een kwestie van maanden of moeten we rekening houden met een bijkomende termijn van een jaar?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De studie is nog aan de gang. Ik wacht de resultaten ervan af.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes à mobilité réduite".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "l'accessibilité du réseau de métro aux personnes à mobilité réduite".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'accessibilité du réseau de métro aux personnes handicapées".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En juillet 2015 était adopté le "Handiplan", qui a pour dessein d'intégrer la dimension du handicap dans toutes les décisions politiques prises en Région bruxelloise. La mobilité représente une composante essentielle de ce plan.

Comme je le plaçais, il a un an, dans mon interpellation du 9 mars 2015, les transports en commun bruxellois doivent répondre à des critères d'accessibilité pour tous.

Unia et le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) avaient publié à l'époque un rapport sur l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes en situation de handicap. Ce rapport dresse un bilan consternant pour l'ensemble du réseau, qu'il s'agisse de l'accès aux métros, trams, bus et taxibus, ou encore de l'accès à l'information et à la communication.

Le rapport présente également une série de recommandations.

La nécessité de répondre aux "petites" difficultés pratiques dont souffrent les personnes handicapées dans leur vie quotidienne est plus que jamais à l'ordre du jour. Nous devons les résoudre.

betreffende "de toegankelijkheid van de infrastructuur en van de uitrustingen van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "de toegankelijkheid van het metronetwerk voor personen met beperkte mobiliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de toegankelijkheid van het metronet voor personen met een beperking".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het Handiplan dat in juli 2015 werd goedgekeurd, heeft de bedoeling in alle politieke beslissingen van het Brussels Gewest rekening te houden met de integratie van gehandicapten. Mobiliteit is een essentieel onderdeel van het plan. Een jaar geleden pleitte ik er al voor om ook op het openbaar vervoer toegankelijkheidscriteria toe te passen.*

Unia en het Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) publiceerden destijds een verslag over hoe toegankelijk de MIVB-infrastructuur en -voertuigen zijn voor mensen met een handicap. Het verslag levert een verbijsterende balans op en bevatte een hele reeks aanbevelingen.

De noodzaak om kleine praktische problemen waarmee gehandicapten in hun dagelijks leven te maken krijgen, aan te pakken is actueler dan ooit.

Hoe zit het met het systematisch overleg met gehandicapten en verenigingen die gespecialiseerd zijn in toegankelijkheidskwesties? Is er intussen een overzicht gemaakt van de tekortkomingen?

Wat hebt u ondernomen om het in- en uitstappen te vereenvoudigen op plaatsen waar er een aanzienlijke afstand is tussen het metrorijtuig en

Lors de notre dernier débat sur le sujet, nous nous étions penchés sur les recommandations du Cawab pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite aux infrastructures et équipements de la STIB.

Pour rappel, je m'étais interrogé sur de nombreux points dont j'aimerais connaître, un an plus tard, le suivi qui leur a été réservé.

Où en est la consultation systématisée des personnes handicapées et des associations spécialisées dans les questions d'accessibilité permettant de conformer les nouveaux investissements aux besoins de ces personnes ? A-t-on pu réaliser un état des lieux, à l'époque inexistant ?

Qu'a-t-il été fait pour lever les obstacles que constituent les lacunes horizontales et verticales entre le quai et la rame ?

A-t-on pu trouver des solutions pour que l'appel téléphonique aux services d'assistance humaine disponible dans le métro ne soit plus surtaxé ?

A-t-on pu résoudre les problèmes d'accès aux trams T3000 et T4000 par les rampes automatiques, dont la disposition était inadéquate et l'utilisation impossible, sans parler de certaines constructions qui étaient totalement inadaptées, comme aux arrêts Eurocontrol et Bienfaiteurs, notamment.

Les services porte-à-porte comme les taxis ont-ils été améliorés ? Je pense au système de réservation par internet pour les personnes ayant un déficit auditif, à la gestion raisonnable des regroupements de passagers pour éviter l'allongement des trajets, à l'ouverture du service les dimanches et jours fériés ou encore à la révision des conditions d'accès aux services.

Qu'en est-il des informations utiles aux personnes handicapées : actualisation du site internet, relai des informations d'urgence par écrit pour les personnes présentant une déficience auditive, positionnement de la signalétique, et formation et sensibilisation du personnel des Bootiks ?

Enfin, l'année dernière, sur les sept lignes Accessibus prévues, cinq étaient fonctionnelles. Qu'en est-il aujourd'hui ?

het perron? Is er een oplossing om telefoongesprekken met de dienst Metroassistentie goedkoper te maken?

Zijn de problemen met de toegankelijkheid van trams van het type T3000 en T4000 opgelost en hoe zit het met volkomen onaangepaste constructies, zoals aan haltes Eurocontrol en Weldoeners?

Zijn de deur-tot-deurdiensten zoals taxibussen verbeterd? Ik denk aan een reservatiesysteem via internet voor slechthorenden, een redelijke groepering van passagiers om de verplaatsingstijd binnen de perken te houden, dienstverlening op zon- en feestdagen en een herziening van de gebruiksvoorwaarden.

Hoe zit het met informatie voor gehandicapten: de update van de website, het schriftelijk doorgeven van dringende informatie aan mensen met gehoorsproblemen, de zichtbaarheid van pictogrammen en de opleiding van het Bootikpersoneel?

Vorig jaar reden vijf van de geplande zeven Accessibuslijnen. Hoe zit dat vandaag?

Onlangs berichtte de RTBF over het stuitende gebrek aan informatie over de toegankelijkheid van de liften in metrostations. Sinds Cawab en de MIVB op 23 mei een praktijktest deden, zijn we allemaal geconfronteerd met wat personen met een beperkte mobiliteit dagelijks meemaken.

We hebben het vaak over de fysieke toegankelijkheid voor mensen met een motorische handicap, senioren, mensen in een rolstoel of slechthorenden, maar ik wil het ook hebben over een ervaring in het gezelschap van Vanessa en Michel, die met een mentale handicap door het leven gaan. Alle problemen waarmee we tijdens onze reis te maken kregen, hebben me bewustgemaakt van de problemen waarmee mensen met een mentale handicap, maar ook analfabeten te maken krijgen. Het is dus niet alleen een kwestie van fysieke toegankelijkheid, maar ook om je weg te vinden. We mogen niet vergeten dat 10% van de volwassen Brusselaars analfabeet is.

Iedereen met een mentale handicap heeft specifieke capaciteiten en problemen. Dat vertaalt zich in een bepaalde mate van onafhankelijkheid.

Par ailleurs, vous avez été sollicité il y a un mois par l'association Passe le message à ton voisin à la suite d'une expérience vécue le lundi de l'Ascension à la station de métro Schuman et retransmise dans le journal télévisé de la RTBF. Elle montrait un manque criant d'information sur l'accessibilité des ascenseurs des stations de métro.

De plus, lors de la mise en situation du 23 mai organisée par le Cawab et la STIB, nous avons été confrontés, en compagnie de personnes à mobilité réduite, à leur quotidien. Nous avons constaté nous-mêmes les différents écueils que je viens de citer. Chaque participant a pu vivre une expérience démontrant clairement les difficultés d'accessibilité au transport public.

Si les points abordés concernent souvent l'accessibilité physique pour les handicapés moteurs, les personnes âgées, en fauteuil roulant ou malvoyantes, j'aimerais aborder ici l'expérience que j'ai vécue en compagnie de Vanessa et Michel, qui souffrent d'une déficience intellectuelle. Notre itinéraire et tous les blocages auxquels nous avons été confrontés m'ont fait prendre conscience de l'ampleur des problèmes auxquels font face les personnes déficientes intellectuelles, celles qui souffrent d'un retard mental, mais aussi les analphabètes. Au problème d'accessibilité physique des uns, s'ajoute la désorientation des autres. C'est d'autant plus interpellant quand on sait qu'environ 10% de la population adulte bruxelloise est analphabète.

Chaque personne souffrant d'une déficience intellectuelle est différente et présente des capacités et des difficultés propres. En fonction des individus, le handicap s'avère plus ou moins important et le degré d'autonomie est donc plus ou moins grand.

Au regard de notre expérience du 23 mai, nous avons pu identifier et circonscrire un certain nombre de difficultés : la compréhension de l'environnement immédiat ou élargi, la compréhension des concepts généraux et abstraits, le repérage dans l'espace et/ou dans le temps, l'appréciation de l'importance relative des informations mises à leur disposition, la compréhension des modes d'utilisation d'appareillages (automates et autres dispositifs mis à leur disposition).

De ervaring van 23 mei heeft ons een aantal problemen leren kennen: het inschatten van de nabije of ruimere omgeving, het begrijpen van algemene en abstracte concepten, de plaatsbepaling in tijd en/of ruimte, de inschatting van het relatieve belang van informatie, het gebruik van automaten en andere apparaten.

Bovendien is het vaak een echte lijdensweg om geschreven of gesproken informatie te onthouden of zich aan te passen aan onverwachte veranderingen. Er bestaan een heleboel oplossingen voor die problemen, onder andere het gebruik van aangepaste pictogrammen. Geschreven informatie combineren met een pictogram is een andere mogelijkheid.

Markeringen op de vloer met een sterk visueel en tactiel contrast lijken me erg belangrijk om de doelgroep vlot door drukke zones te helpen.

De omgeroepen informatie bleek ook niet altijd verstaanbaar in de metrostellen.

Ook het gebruik van de automaten blijkt uitermate ingewikkeld. Soms zijn de automaten niet aangepast, in andere gevallen functioneert de software te snel.

Uiteraard is het niet mogelijk om het net van de ene dag op de andere toegankelijk te maken. Dat vereist grote investeringen, gespreid over meerdere jaren. Er zijn ook al wel maatregelen genomen. Niettemin kan het soms veel sneller. Ik denk bijvoorbeeld aan de communicatie.

Vorig jaar zei u dat er vooruitgang was in bepaalde dossiers, zoals het toegankelijkheidsverzicht, de begeleiding in de metro en de opleiding van het personeel. Welke daarvan heeft de MIVB sindsdien afgerond en wat staat er nog op stapel?

De gebruikers vragen dat de website en de app van de MIVB geregeld worden bijgewerkt met correcte informatie over de toegankelijkheid van de stations, de beschikbaarheid van liften.

Voor wie geen smartphone heeft, moet betrouwbare en actuele signalisatie aan de ingang van elk station soelaas brengen. Kan de MIVB daarvoor zorgen?

Par ailleurs, fixer son attention, mobiliser son énergie, lire et mémoriser des informations écrites ou orales ou encore s'adapter aux changements imprévus sont autant d'actions qui relèvent du parcours du combattant.

Face à ces difficultés, de nombreuses solutions se proposent à nous, et plus spécifiquement, à la STIB. Elles résident notamment dans l'utilisation d'une meilleure signalétique, composée de pictogrammes ou de logos standardisés et adaptés aux difficultés de lecture et de compréhension du public concerné.

Associer l'information écrite utilisée pour indiquer un lieu ou une destination à un logo, à un pictogramme ou à une image représentant ce lieu (p. ex. un logo représentant l'Atomium) est une autre piste à explorer.

Le marquage et le fléchage au sol me semblent très importants pour permettre à ce public de circuler dans ces zones fortement fréquentées. Un marquage de traversée bien visible, avec contraste visuel et tactile et éclairage, s'avèrent indispensables.

Nous avons également pu constater que les informations communiquées aux navetteurs étaient inaudibles à certains endroits de la rame.

Pour terminer, nous avons pu nous rendre compte que l'utilisation des automates était particulièrement compliquée. Soit ces dispositifs étaient inadaptés, soit leur logiciel fonctionnait trop rapidement pour des personnes illettrées ou présentant une carence.

J'ai déjà abordé ces questions le 23 mai dernier, lors du débriefing de cette mise en situation avec les agents de la STIB chargés plus particulièrement des questions d'accessibilité. À l'issue de mon intervention, je vous communiquerai le rapport de ladite journée.

Je suis conscient du fait que l'on ne peut rendre le réseau accessible à tous du jour au lendemain, que des problèmes identifiés nécessitent des investissements très lourds et échelonnés sur plusieurs années, et que des mesures ont déjà été prises.

Il n'en demeure pas moins que des interventions

Naast de grote aanpassingen die stations, metro's, trams en bussen toegankelijker moeten maken, kunnen kleinere ingrepen op korte termijn volstaan om de signalisatie te verbeteren met lijnen in verschillende kleuren op de grond en het vervangen van de tekens M, T en B door pictogrammen.

Ik verwacht niet dat u al mijn vragen beantwoordt, maar ik verzoek u toch om bijzondere aandacht te besteden aan de problemen. Sommige aanpassingen kunnen snel gebeuren. Ik reken op u om het personen met een beperkte mobiliteit binnen afzienbare tijd gemakkelijker te maken.

Ik stel voor dat de commissieleden samenkomen in een werkgroep om een resolutie op te stellen die vastlegt welke ingrepen het parlement eist van de regering en de MIVB.

peuvent être réalisées beaucoup plus rapidement et à moindre coût. Je songe essentiellement au volet de l'information et de la communication. Il s'agit là d'une question d'organisation, davantage que de moyens.

Outre mes demandes liminaires sur les solutions apportées aux difficultés abordées l'an passé et le suivi des recommandations du Cawab et d'Unia, j'aimerais revenir sur plusieurs points.

L'an passé, vous nous annonciez avoir progressé sur certains dossiers tels que l'état des lieux de l'accessibilité du réseau, l'assistance-accompagnement dans le métro ou la formation des agents. Quelles ont été les réalisations de la STIB depuis lors et quelles sont les mesures à venir ?

Quant à l'information et à la communication, les acteurs de terrain demandent que le site internet de la STIB et l'application mobile diffusent une information correcte, fiable et mise à jour, notamment pour ce qui concerne l'accès à chaque station et la disponibilité des ascenseurs.

Pour ceux qui n'ont pas la chance de posséder un smartphone, il est demandé qu'une signalétique correcte, fiable et mise à jour des accès de chaque station et de la disponibilité des ascenseurs soit prévue à chaque accès afin de diriger les personnes à mobilité réduite (PMR) vers une entrée accessible. La STIB peut-elle s'engager à garantir une telle information ?

J'en viens aux usagers qui ne savent pas lire ou sont désorientés. Je sais que la STIB n'envisage guère de mesures pour améliorer la signalétique dans les transports en commun. Or, outre les grands aménagements nécessaires à l'accessibilité physique des stations de tram, métro et bus, de plus petites interventions pourraient être réalisées à plus brève échéance pour améliorer la signalétique, telles des lignes au sol de couleurs différentes pour guider les voyageurs vers leur métro ou tram, en commençant par les plus grandes stations.

Par ailleurs, les signes M, T et B (métro, tram, bus) pourraient être remplacés par des pictogrammes. Il en existe pour le Code de la route, alors pourquoi pas pour les transports publics ? Il en est de même pour les terminus des lignes de métro. Cela permettrait à ces personnes arrivées au quai de savoir dans quelle rame embarquer.

En conclusion, M. le ministre, je ne m'attends pas à ce que vous apportiez des réponses à toutes mes questions. Je vous demande néanmoins d'accorder une attention particulière aux différents problèmes décrits. Certains chantiers peuvent être rapidement lancés. L'information et la communication peuvent rapidement être améliorées. Je compte sur vous pour que les personnes à mobilité réduite puissent bénéficier très prochainement d'avancées concrètes.

Afin de vous accompagner dans votre travail et vu le caractère non conflictuel de ce dossier, en concertation avec mes collègues membres de la commission, je proposerais que les membres de la commission puissent se réunir en groupes de travail pour rédiger ensemble une résolution mettant en avant les demandes du parlement au gouvernement et à la STIB pour améliorer l'accessibilité du transport public aux personnes à mobilité réduite, et donc vous accompagner aussi dans le travail quotidien pour ce faire.

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe pour son interpellation jointe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Je ne manquerai pas de soutenir la proposition de M. Loewenstein. Plusieurs collègues ont testé le réseau de la STIB en collaboration avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et la STIB, chacun accompagné d'une personne handicapée. J'ai pour ma part effectué le parcours en fauteuil roulant.*

Le fait de pouvoir se déplacer en toute autonomie est important pour la qualité de vie des personnes à mobilité réduite. Or, à Bruxelles, les transports en commun ne sont pas toujours une option. Le problème se pose également pour les personnes se déplaçant avec une poussette.

Il serait utile d'élaborer un système de signalisation sur le terrain, afin de trouver un ascenseur par exemple.

La Région de Bruxelles-Capitale se fixe pour objectif de garantir l'accès de tous les usagers aux espaces publics. Davantage d'ascenseurs sont installés dans les stations de métro et prémétro. Le cahier de l'accessibilité piétonne de Bruxelles Mobilité contient des directives pour

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik zal het voorstel van de heer Loewenstein zeker steunen. Een aantal collega's hebben in samenwerking met het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) en de MIVB het MIVB-net getest, elk met een andere persoon met een beperking. De heer Loewenstein heeft het relaas gedaan van zijn uitstap met personen met een mentale beperking. De heer De Lille was op stap met een blindengeleidehond. Ik mocht het parcours doen in een rolstoel. Ik heb veel vrienden die in een rolstoel zitten, maar zelf op stap gaan met een rolstoel is een heel andere ervaring dan erover horen praten.

Zich zelfstandig kunnen verplaatsen heeft een belangrijke impact op de levenskwaliteit van personen met een beperkte mobiliteit. Het openbaar vervoer in Brussel is voor hen niet altijd een optie. De heer Loewenstein heeft ernaar verwezen. Het blijkt ook uit een reportage van de RTBF waarin een jongeman in een rolstoel vruchteloos heeft geprobeerd om zich met de metro naar het centrum van Brussel te begeven. Ik geef toe dat er een aantal bijkomende moeilijkheden waren. Na de aanslagen van 22 maart waren een aantal

l'aménagement d'un espace public accessible à tous.

La STIB offre sur demande une assistance dans les stations de métro, mais ce service ne semble pas répondre à tous les besoins. Il se limite par exemple à l'accompagnement d'un seul usager en fauteuil roulant par métro.

La Région fournit déjà beaucoup d'efforts utiles. Il s'agit parfois d'interventions coûteuses qui demandent du temps. Quelles sont exactement les priorités ?

Adapter l'application mobile de la STIB de façon à fournir des informations actualisées sur l'accessibilité des stations garantirait déjà une importante plus-value à faible coût.

En outre, la STIB investira massivement dans du personnel de terrain. Dans chaque station, une personne - sorte de chef de station - veillera au bon ordre de six heures du matin à dix heures du soir. Cette personne pourra peut-être signaler rapidement un escalator ou un ascenseur en panne, de sorte que les informations soient directement actualisées. Il ou elle pourra également prêter assistance aux personnes à mobilité réduite.

Quels sont les projets pour rendre le réseau de la STIB plus accessible ? Quelles sont les priorités pour les années à venir ?

La STIB consulte-t-elle régulièrement des experts du vécu ou des organisations spécialisées ?

Est-il envisagé d'élargir le service d'assistance dans le métro ainsi que l'application mobile de la STIB ? Un rôle sera-t-il dévolu dans ce cadre aux futurs chefs de station ?

Est-il envisagé de développer un système de signalisation sur place, afin que les personnes à mobilité réduite ou se déplaçant avec une poussette puissent savoir quelles entrées leur sont accessibles dans les différentes stations et être orientées, en cas de panne, vers une autre entrée à proximité ?

toegangen, inclusief de liften, beperkt uit veiligheidsoverwegingen. Andere liften waren dan weer defect. De jongeman kwam uiteindelijk een paar keer voor gesloten deuren te staan.

Het probleem stelt zich niet alleen voor rolstoelgebruikers, maar bijvoorbeeld ook voor mensen met een kinderwagen.

Ik neem aan dat je met een kinderwagen niet zomaar de trappen neemt. Voor die mensen zou het daarom een goed idee zijn om bijvoorbeeld via een smartphone te kunnen opzoeken welke stations toegankelijk zijn. Jammer genoeg beschikt niet iedereen over een smartphone. De informatie op de website van de MIVB was trouwens niet up-to-date.

Misschien kan er werk gemaakt worden van een signalatiesysteem op het terrein. Dat zou handig zijn om een lift te vinden. Ik heb dat gebrek zelf vastgesteld toen ik met een rolstoelpatiënt op stap was.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt zich tot doel de toegang tot de openbare ruimte te garanderen voor alle gebruikers. Er worden meer liften geplaatst in de metro- en premetrostations. Het dossier over de toegankelijkheid voor voetgangers van Brussel Mobiliteit bevat richtlijnen voor de inrichting van voor iedereen toegankelijke openbare ruimten.

De MIVB biedt op aanvraag assistentie in de metrostations, maar die dienst lijkt niet aan alle behoeften te voldoen. Zo beperkt ze zich tot de begeleiding van één rolstoelgebruiker per metro, terwijl die mensen zich af en toe ook per twee of in groep willen verplaatsen. Ik heb het zelf meegemaakt toen ik in een rolstoel zat en vergezeld was van een tweede persoon in rolstoel. Wij wilden samen de metro nemen, maar dat ging niet. Wij hebben elk een andere metro moeten nemen. De tweede persoon heeft dus op de volgende metro moeten wachten. Dat is een vorm van discriminatie. Ik neem aan dat die mensen ook eens graag samen naar de bioscoop of op restaurant willen gaan. Daar moet dus over nagedacht worden.

Het gewest levert reeds heel wat nuttige inspanningen. Het gaat daarbij soms om dure ingrepen die veel tijd vragen. Waar liggen de

prioriteiten precies?

De mobiele applicatie van de MIVB aanpassen, zodat die up-to-date informatie geeft over de toegankelijkheid van stations, zou al een belangrijke meerwaarde kunnen geven tegen een lage kost.

De MIVB zal bovendien fors investeren in personeel op het terrein. Zo zal er in elk station van zes uur 's ochtends tot tien uur 's avonds iemand toezien op de gang van zaken, een soort stationschef. Mogelijk kan die persoon ook snel een defecte roltrap of lift signaleren, zodat de online informatie meteen kan worden bijgewerkt. Hij of zij kan eventueel ook assistentie verlenen aan personen met een beperkte mobiliteit.

Welke plannen zijn er om het MIVB-netwerk toegankelijker te maken? Wat zijn de prioriteiten voor de komende jaren?

Overlegt de MIVB daarvoor geregeld met ervaringsdeskundigen of gespecialiseerde organisaties? Vermits de MIVB die namiddagwandeling voor ons georganiseerd heeft, neem ik aan van wel.

Zijn er plannen om de assistentiedienst in de metro en de mobiele applicatie van de MIVB uit te breiden? Is daarbij eventueel een rol weggelegd voor de toekomstige stationschefs?

Zijn er plannen om een signalatiesysteem ter plaatse uit te bouwen, zodat personen met een beperkte mobiliteit of met een kinderwagen aan de verschillende metrostations steeds kunnen zien welke ingangen voor hen toegankelijk zijn en zij in het geval van een defecte lift doorverwezen kunnen worden naar een andere toegang in de buurt?

M. le président.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je me joins à l'appel à faire rédiger une sorte de résolution par un groupe de travail, qui nous permettrait, majorité et opposition, de formuler des recommandations intéressantes.*

J'ai également participé à la promenade. Mes deux collègues avaient déjà déposé leurs questions à la

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik sluit me aan bij de oproep om een soort van resolutie te laten opstellen door een werkgroep. Dat biedt ons immers de kans om met meerderheid en oppositie samen interessante aanbevelingen te formuleren.

Ik heb ook aan de voornoemde wandeling deelgenomen. Mijn twee collega's hebben hun

suite du reportage diffusé le 5 mai 2016 sur la RTBF, qui racontait l'histoire hallucinante d'un usager en fauteuil roulant qui n'a jamais pu rejoindre le centre de Bruxelles en métro.

Si ce genre d'histoire apparaît de temps en temps dans la presse, nous ne voyons en vérité que le sommet de l'iceberg. Le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) a réalisé fin 2014 avec Unia un dossier sur l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB pour les personnes handicapées. L'organisation constate que ni les personnes handicapées ni les associations qui les représentent ne sont consultées de manière systématique et satisfaisante.

Le rapport évoque également divers aspects concernant le métro et les stations de métro. Malgré différents délais et objectifs mentionnés dans le contrat de gestion de la STIB, la société ne dispose ni d'un plan général contenant des objectifs précis et un calendrier, ni d'un système de suivi.

Le Cawab craint par ailleurs que l'objectif d'équiper d'ici 2018 toutes les stations de métro d'un ascenseur adapté aux personnes à mobilité réduite ne soit pas atteint. Le collectif est aussi très préoccupé par le mauvais fonctionnement du dispositif d'aide aux handicapés.

Dans votre réponse à mes questions posées début mars, vous disiez qu'il est toujours répondu aux bornes d'appel du début à la fin du service, et donc pas uniquement entre 7h00 et 21h00. Cela s'est avéré faux dans le reportage. Un autre constat du collectif est que la signalétique laisse énormément à désirer, surtout en cas de travaux.

Il se posait également des problèmes d'accès aux bus, trams et taxibus. Il n'existe visiblement pas de plan pour équiper les arrêts souterrains d'ascenseurs. Le Cawab ne comprend pas que les nouveaux trams ne soient pas aussi accessibles que dans d'autres villes étrangères. Par ailleurs, les rampes d'accès de certains bus posent toujours problème. De plus, certains chauffeurs refusent de les utiliser. Le même problème se pose pour les Accessibus. En outre, les taxibus ne circuleraient pas le dimanche et les jours fériés.

Pour les aveugles, les mesures prises ne sont pas toujours bien exécutées. Par exemple, les

vragen uiteraard al vroeger ingediend, naar aanleiding van de uitzending van 5 mei 2016 op de RTBF. In die reportage werd het hallucinante verhaal getoond van een rolstoelgebruiker die probeerde de metro te nemen. Het verhaal liep echter niet goed af: ofwel waren de liften geblokkeerd door de aanslagen, ofwel werkten ze niet, en als hij dan toch een lift vond die het deed, was de ingang naar de metro gesloten. De gele knop om iemand van de MIVB aan de lijn te krijgen, werkte evenmin. Kortom, de man kon onmogelijk met de metro naar het centrum van Brussel.

Af en toe verschijnt een dergelijk verhaal in de pers, maar eigenlijk zien we slechts het topje van de ijsberg. Heel wat mensen met een beperkte mobiliteit worden er elke dag mee geconfronteerd, maar komen niet in de pers. Het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) stelde eind 2014 samen met Unia een dossier samen over de toegankelijkheid van de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB voor personen met een handicap. Zij deden vaststellingen over de stations, metro's, bussen, trams, taxibussen, communicatie en informatie. De organisatie stelt vast dat noch personen met een handicap, noch de verenigingen die ze vertegenwoordigen systematisch en voldoende worden geraadpleegd. Dat heeft echter gevolgen voor de werkzaamheden die worden uitgevoerd, de aankopen enzovoort.

Het is belangrijk om daar rekening mee te houden. Als openbare infrastructuur toegankelijk is voor mensen met een beperking, is ze voor iedereen toegankelijk. Iedereen is gebaat bij een zo vlot mogelijk toegankelijke infrastructuur.

Over de metro en de metrostations staan ook een aantal zaken in het rapport. Hoewel er verschillende deadlines en doelstellingen in het beheerscontract van de MIVB werden vastgelegd, heeft de maatschappij geen algemeen plan met precieze doelstellingen en een planning, noch een opvolgingssysteem. Concreet stelt Cawab vast dat de MIVB geen plan heeft om de metrostellen toegankelijker te maken. Toch nemen steden, zoals Rijsel of Athene, goede maatregelen om hun metronetwerken toegankelijk te maken.

Cawab vreest ook dat de doelstelling om alle metrostations tegen 2018 uit te rusten met een aangepaste lift voor personen met een beperkte

équipements podotactiles placés au bord des quais ne sont pas optimaux partout. Bien que destinés à avertir du danger les personnes se déplaçant à l'aide d'une canne blanche, ils ne sont d'aucune utilité lorsqu'ils sont trop éloignés les uns des autres.

L'entretien fait également souvent défaut. Dans les bus et les trams, les arrêts sont annoncés par un système électronique mais, dans certains cas, un problème technique empêche son bon fonctionnement.

Une série d'autres questions sont, selon moi, plutôt liées à la formation des chauffeurs. Un bus doit normalement s'arrêter de manière à ce que les portes s'ouvrent devant des dalles en caoutchouc. S'il s'arrête un peu plus loin, la personne aveugle attend au mauvais endroit et ne peut monter.

Les portiques d'accès posent également problème, car ils ne fonctionnent que dans un sens, pour entrer ou pour sortir. Un aveugle doit quasi vérifier à tâtons quel portique peut être utilisé. Pourquoi ces portiques ne peuvent-ils pas être réglés de manière à s'ouvrir dans les deux sens ?

Les associations représentant des personnes à mobilité réduite demandent à être activement associées aux plans, marchés publics et travaux, ce qui permettrait à la STIB d'engranger des avancées en faveur des personnes à mobilité réduite. Comment la STIB associe-t-elle ces associations à sa politique ? Comment va-t-elle améliorer cette concertation ?

À ma question d'actualité de début mars, vous répondiez qu'il n'y avait pas de problème avec le bouton d'urgence. Le reportage de la RTBF a montré une tout autre réalité. Quelle est la situation actuelle ? Avez-vous été mal informé ? La situation s'est-elle détériorée entre votre réponse et la date du reportage ? Comment la politique contribuera-t-elle à ce que de telles situations ne se reproduisent plus ? Comment les plaintes sont-elles suivies ?

À plusieurs questions écrites sur l'accessibilité des stations de métro aux personnes à mobilité réduite, vous avez répondu que seulement 56 des 69 stations disposeront d'un ascenseur d'ici fin 2018. L'accord de gouvernement prévoit pourtant d'équiper toutes les stations. Comment atteindrez-

mobilité niet zal worden gehaald. Het collectief is ook erg bekommerd over de slechte werking van het systeem om gehandicapten te helpen. In het fragment op de RTBF zagen we hoe de man vruchteloos op de noodknop duwde om assistentie te vragen. Hij kreeg geen gehoor.

Ik verwijs even naar uw antwoord op mijn vragen van begin maart. Ik citeer het verslag: "De oproepen van die palen worden altijd beantwoord van het begin tot het einde van de dienstverlening, en dus niet enkel tussen 7 uur en 21 uur. Het is wel zo dat de assistentiedienst alleen tussen 7 uur en 21 uur werkt. Wie in nood verkeert, kan de oproepalen gebruiken zolang het station open is." Dat bleek in de reportage niet te kloppen. Een andere vaststelling van het collectief is dat de bewegwijzering heel erg te wensen over laat, vooral bij werkzaamheden.

Er waren ook problemen met de toegankelijkheid van bussen, trams en taxibussen. Er is blijkbaar geen plan om de ondergrondse stopplaatsen van de trams met liften uit te rusten. Cawab begrijpt niet dat de nieuwe trams niet even toegankelijk zijn als die van buitenlandse steden. Blijkbaar zouden er nog steeds problemen zijn met de oprijplaten van sommige bussen. Bovendien weigeren sommige buschauffeurs om die te gebruiken. Ook bij de zogenaamde Accessibussen, die zijn aangepast voor rolstoelgebruikers, doet zich hetzelfde probleem voor. Nog heel veel opstapplaatsen zijn niet aangepast voor rolstoelgebruikers. Voorts zouden de taxibussen niet rijden op zon- en feestdagen. De website van de MIVB heeft trouwens niet het label 'AnySurfer'.

Ik heb een tocht met een blinddoek en een witte stok door de metro-, tram- en businfrastructuur gemaakt. Daarbij stelde ik vast dat er wel al een aantal maatregelen werden genomen, maar dat die daarom niet noodzakelijkerwijze goed werden uitgevoerd. Er werden bijvoorbeeld noppen geplaatst aan de rand van de tramperrons, maar dat is niet overal goed gedaan. Die noppen dienen om mensen die een blindenstok gebruiken, te waarschuwen voor gevaar. Als die noppen te ver uit elkaar liggen en je er met een blindenstok tussen kunt glijden, zijn ze niet nuttig.

Ook schort er vaak iets aan het onderhoud. Op de bussen en trams worden de haltes omgeroepen met een elektronisch systeem. In sommige gevallen is

vous cet objectif ?

Il n'existe pas non plus de projet d'ascenseur dans plusieurs stations de préméto. Ce constat fait par le collectif est-il exact ? Comment veillerez-vous à ce que ces stations soient également accessibles pour les personnes à mobilité réduite ?

Pour ces personnes, une évacuation en cas d'urgence est encore plus préoccupante. Quelles sont les directives en cas d'évacuation de personnes à mobilité réduite ? Existe-t-il un plan général ?

La STIB a redonné vie au projet des Accessibus. Quel est l'état des lieux de ce projet pilote ? Quand seront-ils déployés sur toutes les lignes ?

Selon le Cawab, le problème n'est pas toujours dû aux plans, mais plutôt à leur exécution et à l'entretien. Quelles sont les directives pour faire en sorte que les résultats soient conformes aux recommandations des personnes à mobilité réduite ?

Une note rédigée par le Cawab et Unia formule 28 recommandations. Une concertation aurait eu lieu entre le Cawab et la STIB à ce sujet. Quel a été le résultat de cette concertation ? Comment garantirez-vous un suivi sérieux de ces recommandations ?

er een technisch probleem en werkt het systeem niet goed. Zelf heb ik al meegemaakt dat de haltes wel werden omgeroepen, maar dat het volume zo laag was dat je door het geroezemoes in de bus absoluut niet kon horen wat de volgende halte was. Soms worden er dus inspanningen geleverd die niet veel resultaat opleveren.

Dan zijn er nog een aantal kwesties die volgens mij eerder te maken hebben met de opleiding van de chauffeurs. Een bus moet normaal gezien zo stoppen dat de deuren zich voor een soort van rubberen tegels bevinden. Als de bus een meter of twee verder stopt, dan sta je daar als blinde tevergeefs te wachten en kan je niet instappen.

Er zijn ook problemen met de toegangspoortjes. In de ondergrondse metro- of tramstations zijn er ontzettend veel. We hebben al vaak gediscussieerd over het systeem. Het heeft zeker voordelen en ik stel het dan ook absoluut niet in vraag, maar het probleem is dat de poortjes slechts in één richting werken. Ofwel dienen ze om het station in te gaan, ofwel om het te verlaten. Als er dan een hele rij van die poortjes staat, waarbij de poortjes om het station te betreden of te verlaten niet op een logische wijze verdeeld zijn, moet je als blinde bijna op de tast nagaan welk poortje je kunt gebruiken.

Waarom kunnen die poortjes niet zo afgesteld worden dat ze in beide richtingen opengaan, als je je Mobibkaart gebruikt?

Cawab doet in totaal 28 aanbevelingen om de situatie voor mensen met een beperking te verbeteren. Het gaat niet alleen over rolstoelgebruikers of blinden.

De verenigingen die mensen met een beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, vragen om actief te worden betrokken bij de plannen, de aanbestedingen en de werkzaamheden. Dat kan ertoe leiden dat de MIVB vooruitgang boekt in haar beleid voor personen met een beperkte mobiliteit. Die betrokkenheid kan tot uiting komen op verschillende manieren die elkaar niet hoeven uit te sluiten. Hoe betreft de MIVB die verenigingen nu bij de zaak? Hoe zal ze dat overleg verbeteren?

Op mijn dringende vraag van begin maart over de dienstverlening met de noodknop antwoordde u dat

er geen probleem was. Uit het fragment dat op de RTBF werd getoond, kwam een ander beeld naar voren. Wat is de huidige situatie? Werd u verkeerd geïnformeerd? Is de situatie tussen het moment dat u de vraag beantwoordde en het tijdstip van het fragment verslechterd? Hoe zal het beleid ertoe bijdragen dat dergelijke situaties zich niet meer voordoen? Hoe worden de klachten opgevolgd?

Op meerdere schriftelijke vragen over de toegankelijkheid van metrostations voor mensen met een beperkte mobiliteit antwoordde u dat slechts 56 van de 69 stations tegen eind 2018 over een lift zullen beschikken. Nochtans stond in het regeerakkoord dat alle stations met een toegankelijke lift zouden worden uitgerust. Hoe zult u die doelstelling alsnog halen?

Opmerkelijk is ook dat er geen plan bestaat om een aantal premetrostations van toegankelijke liften te voorzien. Klopt die vaststelling van het collectief? Hoe zult u ervoor zorgen dat die stations ook toegankelijk worden voor mensen met een beperkte mobiliteit?

Naar aanleiding van de aanslagen van 22 maart kregen we pijnlijke beelden te zien van de evacuatie in metrostation Maalbeek. Voor mensen met een beperkte mobiliteit is evacuatie in noodgevallen een nog grotere zorg. Ook in andere gevallen, zoals een brand of een ongeluk, kan evacuatie bij alle mogelijke vormen van openbaar vervoer noodzakelijk zijn. Welke richtlijnen zijn er voor het evacueren van mensen met een beperkte mobiliteit? Is er een algemeen plan?

De MIVB heeft het project met de Accessibussen nieuw leven ingeblazen.

De chauffeurs krijgen een opleiding. Er worden nieuwe oprijplaten aangeschaft enzovoort. Wat is de stand van zaken van dit proefproject? Wanneer worden de Accessibussen op alle lijnen ingezet?

Volgens Cawab heeft het probleem niet altijd te maken met de plannen, maar veeleer met de uitvoering en het onderhoud. Ik heb u daarvan al enkele voorbeelden gegeven. Welke richtlijnen verstrekt het beleid om ervoor te zorgen dat de resultaten ook in regel zijn met de aanbevelingen van mensen met een beperkte mobiliteit?

Er bestaat een nota van Cawab en Unia met 28

Discussion conjointe

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

M. Sevket Temiz (PS).- L'essentiel a été dit et je pense que M. Loewenstein a énuméré tous les points que nous avons constaté. Je vais partir de mon expérience personnelle avec la chaise roulante. Je voudrais ne pas oublier de saluer l'initiative qui a été prise pour cette journée, mais aussi le courage des personnes qui sont confrontées à ces problèmes et y apportent leurs propres solutions.

J'étais accompagné d'Étienne, en chaise roulante. On pouvait éviter certains problèmes mais il y a aussi - ainsi que l'ont souligné mes collègues - un manque d'information de la part de la STIB, avec un service disponible de 7h à 21h, mais insuffisamment d'accompagnement. On téléphone 24 heures à l'avance, des personnes viennent mettre et enlever la rampe dans le métro, mais que se passe-t-il si on se trouve seul sur le quai face à un ascenseur ou un escalator en panne ?

En ce qui concerne les bus, beaucoup de chauffeurs ne savent pas encore comment faire marcher la rampe. Des formations vont-elles être données ? Quelle en sera la fréquence mensuelle ?

On parle aussi beaucoup du métro et du prémétro. Nous avons été amenés à nous rendre à la gare de Bruxelles-Nord, où nous avons constaté qu'il n'y avait pas d'ascenseurs. Pourquoi, dans une station aussi fréquentée, avons-nous dû sortir par la place Gaucheret ?

Il y a des travaux à entreprendre sur les sites propres, les trottoirs. L'absence d'accessibilité est totale. Des investissements vont-ils être consentis pour aménager les sites propres et les alentours des arrêts ?

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).-

aanbevelingen. Er heeft naar verluidt daarover overleg plaatsgevonden tussen Cawab en de MIVB. Wat was het resultaat van dat overleg? Hoe zult u de aanbevelingen op een ernstige manier doen opvolgen?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Temiz heeft het woord.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *Ik wil graag vertrekken van mijn eigen ervaring in een rolstoel, waarbij ik werd begeleid door Etienne. Bepaalde problemen konden we omzeilen, maar we werden ook geconfronteerd met ontoereikende informatie van de MIVB en onvoldoende begeleiding. De begeleidingsdienst van de MIVB is immers enkel beschikbaar van 7 tot 21 uur. Je moet bovendien 24 uur van tevoren bellen, zodat iemand het hellend vlak kan komen plaatsen en wegnemen. Wat kan een rolstoelgebruiker doen als hij alleen op het perron staat en de lift of roltrap het niet doet?*

Heel wat buschauffeurs weten nog steeds niet hoe ze een hellend vlak voor rolstoelgebruikers moeten bedienen. Komen er opleidingen? Hoe vaak zullen die per maand worden verstrekt?

We hebben het ook vaak over de metro en de premetro. Tijdens mijn bezoek met Etienne bleken er geen liften te zijn in het station Brussel-Noord. Het gaat toch om een drukbezocht station?

Er is nog veel werk aan eigen beddingen en trottoirs, want de toegankelijkheid is ondermaats. Zal er worden geïnvesteerd in de toegankelijkheid van eigen beddingen en de inrichting van de omgeving van haltes?

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).

J'aurais également aimé vous faire le récit de l'expérience que j'ai vécue avec Hugo, la personne à mobilité réduite (PMR) que j'ai accompagnée, mais cela prendrait malheureusement trop de temps.

Bon nombre de mes collègues ont énuméré toutes les difficultés rencontrées dans le cadre de leur expérience : certains ont circulé en fauteuil roulant, d'autres avaient les yeux bandés, d'autres encore portaient sur eux une charge de quinze kilos.

J'aimerais aborder un aspect qui n'a pas encore été mentionné, celui des investissements. Si nous voulons rendre le réseau de la STIB véritablement attrayant et accueillant pour les PMR, l'"investissement" dans le service public est important et, dans cette enceinte, ce n'est pas un terme que j'entends souvent prononcer.

Quand nous avons rencontré la direction de la STIB en la personne de M. Dumont, celui-ci nous a indiqué que le contrat de gestion comporte des objectifs qui concernent spécifiquement les PMR, mais qu'ils sont difficiles à atteindre. Lorsque je lui en ai demandé la raison, il m'a répondu à demi-mots que la STIB devait faire des économies.

D'ailleurs, de nombreux députés étaient présents et peuvent confirmer mes propos. M. Dumont nous a expliqué que les rampes sont mal entretenues et hors service dans un bus sur deux. Et un entretien correct demande effectivement des moyens.

M. le ministre, il faut en effet investir.

Pour Hugo, la PMR qui m'a suivi, le réseau de la STIB est important au regard du degré de sociabilité. Il en a besoin. Car les minibus, qui ne sont qu'au nombre de dix, ne suffisent pas à répondre à l'ensemble de la demande.

M. le ministre, quand je vous ai interpellé il y a un mois sur les minibus, vous m'avez répondu qu'aucune demande n'était refusée. Pourquoi ? Parce que les PMR ne s'adressent pas à ce service !

Je rejoins l'idée de M. De Lille d'impliquer les associations de PMR à la préparation des travaux à réaliser, pour voir ensuite si les normes sont respectées et les travaux conformes et accessibles aux PMR. Cela ne coûte rien.

(in het Frans).- Ik zou ook graag wat vertellen over mijn ervaring met de begeleiding van een persoon met een handicap, maar dat zou ons te ver leiden.

Een aspect dat nog niet aan bod kwam, zijn de aanzienlijke investeringen die nodig zijn om het netwerk van de MIVB echt aantrekkelijk en toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. We hebben het in dit parlement helaas slechts zelden over investeringen in de openbare sector.

Volgens de directie van de MIVB staan in het beheerscontract van de maatschappij weliswaar een aantal doelstellingen met betrekking tot toegankelijkheid voor personen met een beperking, maar zouden die moeilijk haalbaar zijn omdat de MIVB moet besparen.

Bovendien worden de oprijplaten slecht onderhouden en werken ze op de helft van de bussen niet. De MIVB heeft niet voldoende middelen om ze behoorlijk te onderhouden.

Mijnheer de minister, u moet in de MIVB investeren.

De gehandicapte man die ik begeleidde, heeft het vervoer van de MIVB nodig voor zijn sociaal leven. De tien minibusjes volstaan niet om aan alle behoeften te voldoen.

Een maand geleden zei u nog dat geen enkele aanvraag van een minibus werd geweigerd. Dat komt omdat personen met een beperking die dienst van de MIVB niet gebruiken!

Ik ben het eens met de heer De Lille: het is een goed idee om gehandicaptenverenigingen bij de voorbereiding van de werken te betrekken, zodat de normen worden nageleefd en het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor personen met een handicap. Dat kost niets.

Dergelijk overleg is echt nodig, want het gebeurt al te vaak dat een rolstoelgebruiker niet in of uit een bus kan omdat er paaltjes of een bushokje in de weg staan.

Het zou ook een goed idee zijn om een werkgroep op te richten die nagaat door welke obstakels personen met een beperkte mobiliteit afzien van het openbaar vervoer.

Cette concertation est essentielle, car de nombreux cas sont incroyables comme la rampe de bus qui ne peut sortir car des potelets sur le trottoir la bloquent ou des abribus qui empêchent une PMR de descendre du bus. Il faut donc demander l'avis des premiers concernés. On ne fait souvent pas cas de ces associations bénévoles des PMR.

Je rejoins l'idée de M. Loewenstein d'un groupe de travail se penchant sur les freins des PMR sur le réseau. M. De Lille s'interroge sur le pourquoi des portiques où l'on peut rentrer, mais pas sortir. Mais pour ma part je me demande simplement ce qu'ils font là. C'est la concrétisation des politiques menées ces dernières années, quand vous étiez ministre dans la majorité avec le PS et Ecolo. Vous avez été confrontés physiquement à votre décision politique. Cela fait mal.

Quand on traverse les portiques en fauteuil roulant, ils se referment systématiquement sur la personne. Cela se passe aussi pour les poussettes d'enfants. Je suis content que vous en ayez fait l'expérience grâce aux associations qui vous ont confrontés sur le terrain à vos décisions. Je suis excité à l'idée de réfléchir avec vous au sein d'un groupe de travail sur la politique des portiques qui pourrissent la vie des PMR. Je suis certain que vous prendrez alors les bonnes décisions et reviendrez sur cette mesure.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais). - *C'était très interpellant de constater que certaines stations de métro et prémétro ne sont pas accessibles aux personnes handicapées. Les travaux d'adaptation tardifs s'expliquent en partie par la genèse du métro. Beaucoup de choses ont été réalisées ces dernières années, mais nous devons continuer à placer la barre haut.*

Hormis les lourdes interventions nécessaires, d'autres peuvent avoir lieu à court terme. Dans les rames de métro, par exemple, il n'est pas indiqué quelles stations disposent d'un ascenseur.

Il est également étonnant que l'on puisse prendre, dans certaines stations, l'ascenseur du quai vers un étage intermédiaire, mais pas vers la rue.

Lors du débat avec plusieurs fonctionnaires dirigeants de la STIB, une suggestion très

Over de toegangspoortjes moeten we ons niet afvragen wanneer ze moeten opengaan, maar wat ze daar überhaupt staan te doen. Ze vormen een concrete uiting van het beleid van de voorbije jaren, toen u staatssecretaris was, mijnheer De Lille. U werd in de metro met uw eigen slechte beslissingen geconfronteerd.

Als een rolstoelgebruiker door de poortjes rijdt, gaan die systematisch te snel toe. Ook met kindercar's gebeurt dat. Ik ben blij dat u daarmee geconfronteerd werd. Ik kijk uit naar een werkgroep waarin we kunnen overleggen over dergelijke poortjes, die rolstoelgebruikers het leven zuur maken. U zult dan ongetwijfeld beslissen om ze weer weg te laten halen.

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - Het was erg confronterend om te merken dat bepaalde metro- en premetrostations niet toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Daardoor is het netwerk van het openbaar vervoer voor hen veel beperkter.

De laattijdige aanpassingswerken kunnen voor een deel verklaard worden door de ontstaansgeschiedenis van de metro. De voorbije jaren is er heel wat gebeurd, maar we moeten de lat hoog blijven leggen. Een aantal collega's merkte al op dat premetrostation Noord nog altijd geen lift heeft. Dat is zeer lastig voor mensen met een beperking.

Afgezien van de noodzakelijke zware ingrepen, die we met z'n allen steunen, zijn er nog andere ingrepen die op korte termijn kunnen plaatsvinden. In de metrostellen zelf wordt bijvoorbeeld niet

intéressante a été faite, à savoir une application qui indique quels ascenseurs fonctionnent ou pas dans les stations.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *J'ai apprécié cette expérience proposée par le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et la STIB. J'avais les yeux bandés et je voyageais avec un chien d'aveugle. Cela doit être incroyablement fatigant de se déplacer pour les personnes handicapées et nous devons tout mettre en œuvre pour leur faciliter la vie.*

Lors de la fermeture de certaines stations de métro, nous avons déjà discuté de la signalisation dans les trams et les bus et de l'actualisation éventuelle du logiciel pour annoncer des modifications récentes. Disposez-vous de plus amples informations à ce sujet ? Il m'est aussi déjà arrivé de ne pas entendre la voix qui annonce les arrêts, car le volume était trop bas.

Par ailleurs, le contraste des couleurs des transports publics est très important pour les malvoyants. Je ne sais en fait pas quelle est actuellement la couleur des trams.

aangeduid welke metrostations zijn uitgerust met een lift.

Het viel me ook op dat je in een aantal stations de lift kunt nemen van het perron naar een tussenverdieping, maar niet naar het straatniveau. Voor mensen met een beperking is het nog een heel gedoe om via een tussenverdieping het station te verlaten.

Tijdens het debat met een aantal leidinggevende ambtenaren van de MIVB was er een zeer interessante suggestie, namelijk een app die aanduidt welke liften al dan niet functioneren in de stations.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben dankbaar voor de ervaring die ik mocht opdoen dankzij Cawab en de MIVB. Ik ben geblijndoekt op stap gegaan met een blindengeleidehond. Het moet ongelooflijk vermoeiend zijn voor mensen met een beperking om zich te verplaatsen. Ze moeten al hun zintuigen gebruiken en een olifantengeheugen hebben om te onthouden dat ze bijvoorbeeld na zeven haltes moeten uitstappen. We moeten alle mogelijke hulp bieden om het hun gemakkelijker te maken. Vaak gaat het om kleine details, zoals een trapleuning die niet ver genoeg reikt. Zulke dingen kunnen enorme gevolgen hebben als je slechtziend bent.

Een paar sprekers hebben al gewezen op de signalisatie. Ik wil niet in herhaling vallen, maar naar aanleiding van het sluiten van het metronetwerk in bepaalde stations hebben we al gesproken over de signalisatie in de trams en bussen en het eventueel bijwerken van de software om recente wijzigingen bekend te maken. Hebt u daar al meer informatie over? Ik heb ook al meegemaakt dat ik de stem die de haltes omroept niet kon horen, omdat het volume te laag was. Op dat vlak kan er al meer vooruitgang worden geboekt.

Een ander punt kwam nog niet aan bod: het kleurcontrast van het openbaar vervoer is heel belangrijk voor slechtzienden. Ik weet eigenlijk niet welke kleur de trams tegenwoordig hebben. Het is een soort grijsachtig beige.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Êtes-vous daltonienne ?*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Non, mais les couleurs sont devenues si vagues qu'elles sont difficilement définissables.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les trams sont gris.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Leur couleur se situe entre le gris et le beige. J'étais le week-end dernier à Berlin, où les trams sont jaune vif. Je pense qu'il serait bon d'envisager l'introduction de couleurs contrastantes, pour des raisons de sécurité routière. La personne qui m'accompagnait lors de cette expérience y a fait allusion à plusieurs reprises.*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La couleur des trams ne pose aucun problème. Nous avons réalisé une foule de tests et placé un éclairage supplémentaire. À l'époque, nous avons opté pour des couleurs classiques et élégantes car, pour beaucoup, les couleurs vives ont une connotation bon marché, ce qui donne aux transports en commun une image négative.*

(poursuivant en français)

L'accessibilité est très importante pour la STIB et pour moi. C'est la raison pour laquelle nous avons invité la STIB et toutes les associations à la concertation. Nous avons déjà eu deux réunions justement pour restaurer le dialogue. Comme nous avons eu ici aussi un certain nombre de questions à ce sujet, nous avons organisé ces rencontres pour faire en sorte que la collaboration soit de nouveau optimale. Je pense que ça va beaucoup mieux maintenant.

Le contrat de gestion prévoit plus précisément la

De heer Pascal Smet, minister.- Bent u kleurenblind?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Neen, ik neem elke dag het openbaar vervoer, maar de kleuren zijn zo vaag geworden dat je ze nog moeilijk kunt beschrijven.

De heer Pascal Smet, minister.- De trams zijn grijs.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De kleur houdt het midden tussen grijs en beige. Ik was vorig weekend in Berlijn. De trams zijn daar knalgeel. Dat heeft niets te maken met partijpolitiek, maar die kleur is heel contrasterend. Voor slechtzienden is contrast zeer belangrijk. De man met wie ik op stap ben geweest, had heimwee naar vroeger. Ik denk dat het goed is om de invoering van contrasterende kleuren te overwegen, ook om redenen van verkeersveiligheid. Dat element hebben we vandaag niet besproken, maar de persoon die met me op stap was, heeft het enkele keren vermeld. Daarom vind ik het zinvol om het ter sprake te brengen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We gaan het debat over de kleuren van de tram niet opnieuw voeren. Er hebben heel wat tests plaatsgevonden, er werd bijkomende verlichting geplaatst. Er is geen enkel probleem met de kleuren van de trams.

Over kleuren en smaken kan je discussiëren, maar we hebben destijds duidelijk gekozen om de trams stijlvolle, klassieke kleuren te geven. Veel mensen associëren felle kleuren zoals geel en groen immers met goedkoop, waardoor het openbaar vervoer een negatieve uitstraling zou krijgen. U koopt toch ook geen knalgele auto? Ik ken Berlijn toevallig ook erg goed, maar daar hebben de trams retrokleuren, die toch enigszins verschillen van ons knalgeel en -blauw.

(verder in het Frans)

De toegankelijkheid is erg belangrijk voor de MIVB en mezelf en we hebben de MIVB en alle verenigingen dan ook uitgenodigd voor overleg. We hebben al twee vergaderingen achter de rug

rédaction de documents de référence et un point de la situation. Ces derniers éléments sont en cours de finalisation. Dans les semaines à venir, nous pourrions entamer la réalisation d'une stratégie concrète avec des actions concrètes, y compris des quick wins.

La direction de l'administration régionale va y participer, de même qu'un bureau externe et la STIB. Et comme le Cawab l'a exprimé, il souhaite que tout soit en ordre avant 2025. C'est d'ailleurs l'objectif. Il va de soi que les attentes des associations seront intégrées dans les recommandations, qui vont à leur tour servir de base pour les contrats de gestion qui vont se succéder à la Région, y compris les quick wins.

Les recommandations du Cawab et d'Unia que vous citez ont d'ailleurs été transmises juste après la signature du contrat de gestion actuel. La STIB a dès lors déjà commencé à répondre aux exigences contractuelles en structurant la concertation avec le secteur associatif pour pouvoir donner autant que possible des réponses concrètes et mettre en œuvre des actions concrètes.

La cellule pôle PMR a été créée en 2006 et possède un niveau d'expertise adéquat. Elle a pour mission de renforcer au quotidien la concertation avec le secteur associatif. La STIB compte donc trois contacts structurels : la section PMR de la commission régionale de la mobilité, Unia et le Cawab. Ces trois parties se réunissent tous les deux mois. En outre, le suivi est assuré grâce à des réunions techniques et de coordination tous les six mois à mon cabinet.

L'état des lieux du réseau de surface sera établi pour la fin 2016. La partie relative au réseau souterrain est en cours de préparation.

Je reviendrai au service d'assistance en station plus loin, puisque plusieurs questions sont posées à son propos.

En 2015, l'ensemble des chauffeurs de bus a reçu un rappel de formation à l'usage de la rampe d'accès et aux besoins des PMR. La satisfaction des usagers à mobilité réduite a été évaluée au travers du baromètre de satisfaction et 20% des répondants estiment avoir des problèmes d'accessibilité. C'est beaucoup.

om de dialoog te herstellen.

De beheersovereenkomst bepaalt meer in het bijzonder dat er referentiedocumenten moeten worden opgesteld en een stand van zaken moet worden opgemaakt. Daar wordt aan gewerkt. De komende weken kunnen we van start gaan met een concrete strategie met concrete acties, waaronder quick wins.

De directie van de gewestelijke administratie zal daaraan deelnemen, evenals een extern bureau en de MIVB. Het Cawab wil dat alles voor 2025 in orde is, en dat is ook het streefdoel. Het spreekt voor zich dat de verwachtingen van de verenigingen in de aanbevelingen worden opgenomen, die op hun beurt dienstdoen als basis voor de beheersovereenkomsten.

De vermelde aanbevelingen werden overigens vlak na de ondertekening van de huidige beheersovereenkomst doorgestuurd. De MIVB is dan ook al van start gegaan met het structureren van het overleg met de verenigingssector om zoveel mogelijk concrete antwoorden te kunnen geven en concrete acties op touw te zetten.

De cel PBM werd in 2006 opgericht en beschikt over de vereiste knowhow. Ze staat in voor de versterking van het dagelijkse overleg met de verenigingssector. De MIVB onderhoudt dus drie structurele contacten: met de afdeling PBM van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Unia en het Cawab. De drie partijen komen om de twee maanden samen. De follow-up neemt de vorm aan van technische en coördinatievergaderingen die om de zes maanden in mijn kabinet plaatsvinden.

Eind 2016 wordt er een stand van zaken opgemaakt betreffende het bovengrondse netwerk. Die van het ondergrondse netwerk is in voorbereiding.

In 2015 hebben alle buschauffeurs een oproep gekregen om een opleiding te volgen in het gebruik van het hellend vlak en de behoeften van PBM. De tevredenheid van de gebruikers met beperkte mobiliteit werd geëvalueerd aan de hand van de tevredenheidsbarometer, waaruit blijkt dat 20% met toegankelijkheidsproblemen kampt. Dat is heel wat.

De plaatsing van liften voor PBM's heeft zich in

Sur le programme d'installation d'ascenseurs, je vous renvoie à ma réponse à la question écrite n° 323 de M. Dilliès. Au risque de me répéter, je vous rappelle que l'installation des ascenseurs destinés aux personnes à mobilité réduite s'est poursuivie en 2015, suivant le rythme d'avancement des travaux de construction des gaines de génie civil dans les stations.

L'année 2015 a ainsi vu la mise en service de seize nouveaux ascenseurs dans le réseau de métro et de prémétro. Sept stations supplémentaires sont maintenant accessibles aux personnes à mobilité réduite : Hermann-Debroux, Comte de Flandre, Joséphine-Charlotte, Beaulieu, Schuman, Arts-Loi et Merode.

Les seize ascenseurs mis en service en 2015 se répartissent ainsi :

- Hermann-Debroux : trois ascenseurs ;
- Gare du Midi : un ascenseur desservant le nouvel accès Fonsny ;
- Joséphine-Charlotte : deux ascenseurs ;
- Beaulieu : deux ascenseurs ;
- Schuman : sept ascenseurs ;
- Comte de Flandre : un ascenseur.

Les ascenseurs des stations suivantes ont été fabriqués et réceptionnés dans les usines du fabricant : Schumann, Georges-Henri, Arts-Loi et Merode.

Les travaux des ascenseurs des stations Arts-Loi et Merode ont débuté à la fin de l'année 2015 pour une mise à disposition du public au 1er trimestre 2016. Ceux des ascenseurs de la station Georges-Henri sont en cours et se termineront normalement en juillet.

Il y a déjà un plan de mise en accessibilité. Je peux imaginer que certains trouvent que cela prend trop de temps, mais c'était le rythme convenu.

Trois ascenseurs seront encore installés cette année à Simonis pour le terminus de la ligne 9 ainsi que deux à Louise, trois à Gribaumont, deux à Trône, deux à Delta et deux à Diamant. Si tout va bien, 25

2015 voortgezet volgens het tempo waarin de schachten in ruwbouw in de stations werden opgetrokken.

In 2015 werden zestien nieuwe liften geplaatst in het metro- en premetronetwerk. Op dit moment zijn er zeven extra stations toegankelijk voor PBM's: Hermann-Debroux, Graaf van Vlaanderen, Joséphine-Charlotte, Beaulieu, Schuman, Kunst-Wet en Merode.

De zestien liften die in 2015 in gebruik werden genomen, zijn als volgt verdeeld:

- *Hermann-Debroux: drie liften;*
- *Zuidstation: een lift bij de nieuwe ingang in de Fonsnylaan;*
- *Joséphine-Charlotte: twee liften;*
- *Beaulieu: twee liften;*
- *Schuman: zeven liften;*
- *Graaf van Vlaanderen: één lift.*

De liften van Schumann, Georges-Henri, Kunst-Wet en Merode werden gefabriceerd en opgeleverd in de fabriek van de constructeur. De werkzaamheden aan de liften van de stations Kunst-Wet en Merode gingen eind 2015 van start. Ze worden tijdens het eerste kwartaal van 2016 ter beschikking gesteld van het publiek. Aan de liften van Georges-Henri wordt momenteel gewerkt. In juli moeten ze klaar zijn.

Er is reeds een toegankelijkheidsplan. Sommigen vinden misschien dat dat te lang op zich heeft laten wachten, maar de termijnen werden nageleefd.

Dit jaar nog worden er drie liften geplaatst in Simonis voor de eindhalte van lijn 9, alsook twee in Louiza, drie in Gribaumont, twee in Troon, twee in Delta en twee in Diamant. Als alles goed gaat, zullen er dit jaar 25 nieuwe liften beschikbaar zijn.

De planning voor de plaatsing van de liften werd zodanig opgesteld dat de toegang zo snel mogelijk wordt gewaarborgd. Bepaalde liften worden inderdaad pas geïnstalleerd naar aanleiding van grote renovatiewerken. Inmiddels zijn de renovatiewerken in De Brouckère van start

ascenseurs seront mis cette année à disposition du public.

Le planning pour l'installation des ascenseurs est établi de manière telle que l'accès soit garanti le plus rapidement possible. Certaines installations ne sont effectivement prévues que dans le cadre de grands chantiers de rénovation. Entre-temps, les travaux de rénovation à De Brouckère ont commencé. La station Bourse, qui va devenir très belle, a également obtenu un permis pour les travaux de rénovation planifiés par Bruxelles Mobilité, au sujet desquels nous allons bientôt communiquer. Elle sera équipée d'un ascenseur PMR allant jusqu'au niveau de la rue.

Comme le prévoit le contrat de gestion, la qualité de l'assistance en station a fait l'objet d'une évaluation l'année dernière et une étude Safety a rassemblé les acteurs internes à la STIB ainsi que les associations. Ces travaux ont mis en évidence la nécessité de procéder à certaines améliorations. La plage de disponibilité en fait partie. L'équipe "projet" de la STIB se penche sur la question et cherche également des solutions pour permettre le transport concomitant d'un petit groupe de personnes en chaise roulante en toute sécurité.

Les processus liés à l'assistance, notamment en termes de responsabilité opérationnelle, seront complètement réexaminés afin de mieux répondre aux besoins des usagers, mais ils ne sont pas encore connus.

De mon côté, j'ai insisté pour que l'application mobile soit revue afin que les utilisateurs PMR y trouvent les informations qui leur permettent de voyager de manière confortable. La STIB est en train de développer différentes applications, tant pour les PMR que pour les autres usagers.

Lorsque vous avez posé votre question d'actualité au mois de mars, vous n'avez pas signalé de problème particulier avec les boutons d'urgence qui permettent aux clients d'entrer en contact avec la STIB dans les stations de métro.

Toutefois, comme on a pu le voir dans le reportage de la RTBF, il arrive que, lorsque le dispatcher est déjà en communication avec une personne, l'utilisateur suivant n'obtienne aucun message l'informant qu'il est mis en attente quelques instants. La STIB était déjà au courant de ce problème avant le reportage

gegaan. De vergunning voor de door Brussel Mobiliteit geplande renovatiewerken in het station Beurs is nu ook in orde. Het station krijgt een lift voor personen met een beperkte mobiliteit die tot het straatniveau gaat.

De kwaliteit van de assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in de stations werd het afgelopen jaar geëvalueerd. Er werd een studie over veiligheid uitgevoerd bij de MIVB, in samenwerking met de betrokken verenigingen. Daaruit bleek dat er dringend verbeteringen nodig zijn. Zo moet de periode waarin assistentie kan worden verleend, worden uitgebreid. Het projectteam van de MIVB houdt zich ermee bezig en gaat op zoek naar oplossingen om het gelijktijdige vervoer van een kleine groep personen in een rolstoel op een veilige manier mogelijk te maken.

De processen in verband met assistentie, met name inzake operationele verantwoordelijkheid, worden volledig opnieuw geëvalueerd zodat ze optimaal kunnen voldoen aan de behoeften van de reizigers, maar het resultaat is nog niet bekend.

Ik heb erop aangedrongen de app van de MIVB aan te passen zodat ook PBM's er de nodige informatie op kunnen vinden om comfortabel te reizen. De MIVB werkt aan tal van apps, zowel voor PBM's als voor andere reizigers.

Toen u in maart een dringende vraag over dit onderwerp stelde, had u het niet over een specifiek probleem met de noodknoppen waarmee mensen in de metrostations kunnen communiceren met personeel van de MIVB. Wanneer iemand van de centrale van de MIVB al met iemand in gesprek is, komt het echter voor dat de volgende oproeper niet wordt geïnformeerd dat hij een aantal minuten in de wacht wordt gezet.

Indien een klant klachten heeft over de toegankelijkheid, krijgt hij altijd een antwoord en wordt zijn klacht aan het betrokken leidinggevend personeelslid bij de MIVB bezorgd. Indien iemand meermaals dezelfde klacht indient, neemt de MIVB rechtstreeks contact op met de betrokkene om hem mee te delen dat zijn opmerkingen opnieuw werden geregistreerd, in de statistieken opgenomen en doorgegeven aan de betrokken diensten, maar dat hij slechts één keer een antwoord ontvangt.

de la RTBF et examine comment le résoudre.

Si un client se plaint de l'accessibilité, il obtient systématiquement une réponse et cette plainte est transmise au responsable concerné à la STIB.

En revanche, si une personne se plaint à plusieurs reprises de la même chose, la STIB prend contact directement avec elle pour lui signaler que ses remarques sont à nouveau encodées, reprises dans les statistiques et transmises aux services concernés, mais qu'il ne lui sera répondu qu'une seule fois.

Pour ce qui est des informations aux voyageurs, chaque station dispose d'un plan du quartier, sur lequel sont indiqués les accès, les escaliers, les escalators et les ascenseurs. La plupart des stations ne disposent que d'un seul passage "accessible". Lorsque l'ascenseur est en panne, les quais ne le sont malheureusement plus.

C'est pourquoi les équipes essaient constamment d'augmenter le taux de disponibilité des ascenseurs. En attendant, on travaille sur un système visant à identifier un itinéraire alternatif en cas de panne d'un ascenseur.

La présence de personnes en fauteuil roulant en milieu souterrain augmente évidemment les risques auxquels elles sont exposées en cas d'évacuation. Il est évident que l'évacuation des personnes à mobilité réduite est prévue dans les plans d'urgence.

Vous constatez par vous-même le nombre de personnes qui se déplacent de façon malaisée dans les transports en commun. S'agissant en particulier des personnes en fauteuil roulant, la STIB leur conseille vivement d'utiliser le service d'assistance. Un agent accompagne alors la PMR pendant son voyage et a pour mission d'intervenir de façon adéquate en cas d'évacuation.

Cette mesure est contestée par la clientèle qui estime qu'il est discriminatoire de limiter la présence d'un tel agent à une personne en fauteuil roulant par ligne de métro. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à la STIB de modifier cette règle. La discussion est en cours dans le cadre de la réforme du service.

Comme je l'ai déjà évoqué, la STIB associe de plus

In elk station is een plan beschikbaar waarop de ingangen, trappen, roltrappen en liften staan aangegeven. De meeste stations hebben slechts één doorgang die bruikbaar is voor mensen met een beperkte mobiliteit. Indien de lift defect is, zijn de perrons dus helaas niet langer toegankelijk.

Daarom proberen de teams de beschikbaarheid van de liften permanent te optimaliseren. In afwachting daarvan wordt gewerkt aan een systeem dat een alternatieve route aangeeft als de lift defect is.

Rolstoelgebruikers lopen in geval van een evacuatie een hoger risico in ondergrondse stations. Uiteraard is de evacuatie van PBM's opgenomen in de noodplannen.

U kunt zelf vaststellen hoeveel mensen het moeilijk hebben om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen. De MIVB raadt met name rolstoelgebruikers aan om een beroep te doen op de assistentiedienst, die PBM's kan helpen tijdens hun reis en assisteren in geval van een evacuatie.

Volgens rolstoelgebruikers is het discriminerend om zulke assistentie te beperken tot één begeleider per rolstoelgebruiker en per metrolijn. We hebben de MIVB dan ook gevraagd die regel aan te passen.

De MIVB betreft steeds meer verenigingen bij haar projecten via overleg met haar afdeling Accessibility.

Indien er tekortkomingen worden vastgesteld op het vlak van onderhoud en levering, brengen we alle partijen samen. De goede uitvoering van het project is niet altijd vanzelfsprekend, want toegankelijkheid moet op alle niveaus precies en coherent zijn.

De Accessibussen worden voor een volledige lijn ingezet zodat de toegankelijkheid wordt gewaarborgd. De lijnen van bussen 48, 59, 71, 84 en 95 rijden al met zulke bussen.

Er werd onder meer vastgesteld dat de chauffeurs het systeem onvoldoende kennen. Er zijn opleidingen gepland en er komt een procedure om de goede werking ervan te illustreren.

De dienst die aan de gebruikers wordt

en plus d'associations dans ses projets par le biais d'une concertation avec son département Accessibility.

Concernant l'entretien et la livraison, lorsque des manquements sont constatés, comme à Eurocontrol, nous réunissons toutes les parties et engageons une collaboration. La bonne exécution du projet est parfois difficile, car l'accessibilité est une question de grande précision et de cohérence à tous les niveaux. Et force est malheureusement de constater que la précision fait parfois défaut.

Quant aux Accessibus, ils sont présents sur l'ensemble d'une ligne de manière à garantir l'accessibilité. Le client peut ainsi compter sur des informations fiables. Les lignes de bus 48, 59, 71, 84 et 95 circulent selon ce principe.

Ces actions sont mises en place en concertation avec l'association et permettent de sensibiliser tous les acteurs et d'améliorer la fiabilité.

L'un des constats concerne le manque de connaissances des chauffeurs proprement dits par rapport à ce système. D'une part, des formations sont prévues et, d'autre part, une procédure pour montrer le bon fonctionnement avant le trajet est mise en œuvre.

Autre constat : le manque de connaissance du service proposé auprès des utilisateurs. C'est pourquoi la STIB a récemment publié une brochure décrivant, en plus de l'Accessibus, d'autres services spécifiques. Outre des explications de base, celle-ci contient également des conseils pour assurer une meilleure connaissance et un meilleur usage de l'offre.

Une campagne de communication a également été menée à destination de tous les usagers de l'Accessibus. Elle sera suivie d'un contact avec toutes les associations agréées par le service Personne handicapée autonomie recherchée (Phare). Cette brochure est également disponible au format numérique.

Il reste beaucoup à faire. Il faut désormais que la stratégie élaborée par la STIB soit compréhensible.

M. Handichi, il est faux de dire que la STIB veut réaliser des économies.

aangeboden, geniet onvoldoende bekendheid. Daarom publiceerde de MIVB onlangs een brochure waarin alle specifieke diensten worden beschreven. Er staan ook tips in om het aanbod beter te leren kennen en te gebruiken.

Er werd ook een communicatiecampagne gevoerd voor alle gebruikers van de Accessibussen. Vervolgens wordt contact opgenomen met alle verenigingen die worden erkend door de dienst Personne handicapée autonomie recherchée (Phare).

De strategie van de MIVB moet duidelijk zijn.

Mijnheer Handichi, het klopt niet dat de MIVB wil besparen.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Les autres députés en sont témoins.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mon intention n'était pas de prétendre que rien n'est fait et qu'il n'y a pas d'information. Ce sont de petits dysfonctionnements qui nous sont rapportés et qu'il faut gérer au quotidien.

Je suis conscient du fait que les stations de métro anciennes n'ont pas été conçues pour les personnes à mobilité réduite. Il en va de même des quais de tram et de bus. L'adaptation des installations existantes nécessitera du temps et des moyens. Mes propos ne visaient aucunement à remettre en cause l'installation des portiques.

S'agissant des ascenseurs, ils ne desservent souvent que les rames et l'entresol, et pas la sortie.

Les différents commissaires qui ont participé à l'expérience et qui ont accompagné les PMR dans leur parcours du combattant ont été très sensibilisés à leur situation quotidienne. Je suis convaincu que vous l'êtes tout autant.

Pensons juste que, lorsque nous sortirons de ce débat et que nous quitterons le parlement pour rentrer chez nous, nous emprunterons les transports publics ou un autre moyen de transport, alors que les personnes à mobilité réduite, elles, comme d'habitude, rentreront aussi chez elles en transport public et resteront confrontées aux problèmes décrits aujourd'hui en commission.

Je dis cela surtout pour nous motiver à prendre le problème à bras le corps et à tenter de déjà corriger rapidement les points à problème là où c'est possible et sans que cela ne demande trop de moyens. Cela peut parfois se faire juste en améliorant l'organisation.

J'insiste sur un dernier point qui peut résoudre un certain nombre de problèmes en amont. Il s'agit de l'information et de la communication, que ce soit sur le site internet, sur l'application, ou aux stations, avec une prise en considération des personnes souffrant d'un handicap physique, mais aussi de celles souffrant de déficience

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *De andere parlamentsleden zijn er getuige van.*

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik beweer niet dat er niets is gedaan of dat er geen informatie wordt verstrekt. Het gaat vooral om kleine problemen waarmee personen met een beperking dagelijks worden geconfronteerd.*

Ik ben mij ervan bewust dat de oude metrostations en bus- en tramhaltes niet zijn ontworpen voor personen met een beperkte mobiliteit en dat de aanpassingen tijd en geld vergen.

De liften gaan bijvoorbeeld vaak enkel van de perrons tot de tussenverdiepingen, maar niet tot het straatniveau.

De commissieleden die aan de test hebben deelgenomen en mensen met een beperking hebben begeleid, zijn zich beter bewust geworden van de problemen waarmee deze dagelijks worden geconfronteerd.

Wij moeten de problemen zo snel mogelijk aanpakken. Wij zouden bijvoorbeeld kunnen beginnen met de oplossingen die niet veel geld kosten. Soms volstaat bijvoorbeeld een wijziging van de organisatie.

Ook de informatie en communicatie in de stations en via internet en apps zou beter gericht moeten zijn op personen met een lichamelijke of mentale beperking.

intellectuelle.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *De nombreux efforts ont effectivement été consentis et nous comprenons que les problèmes ne peuvent être résolus du jour au lendemain.*

Il est heureux qu'une stratégie soit définie et qu'une concertation soit organisée avec les associations concernées. Je me réjouis tout particulièrement de l'adaptation de cette règle n'autorisant qu'une seule personne à mobilité réduite à voyager par métro.

Je me pose par contre toujours des questions sur la signalisation en général, qui peut être grandement améliorée. Des spécialistes doivent s'y atteler d'urgence.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

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

concernant "les retards du plan de transport rémunéré de personnes".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BORIS DILLIÈS,

concernant "l'arrivée d'UberBLACK et le plan taxis".

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

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Er worden inderdaad heel wat inspanningen geleverd. We weten allemaal dat er nog heel wat werk aan de winkel is. We begrijpen uiteraard dat de problemen niet van vandaag op morgen kunnen worden opgelost.

We zijn blij dat er een strategie wordt uitgestippeld en dat er overleg wordt gevoerd met de betrokken verenigingen. Het doet me vooral plezier dat de regel die stelt dat slechts één persoon met een beperkte mobiliteit per metro mag meereizen, eindelijk wordt aangepast. Die is immers sterk verouderd.

Ik blijf me wel vragen stellen over de signalisatie in het algemeen. Die kan veel beter. Specialisten moeten er dringend werk van maken. Ik heb het trouwens niet alleen over personen met een beperkte mobiliteit, maar over alle reizigers.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de vertraging van het plan voor het bezoldigd personenvervoer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS,

betreffende "de komst van UberBLACK en het taxiplan".

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

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "l'annonce du report de la réouverture du tunnel Montgomery".

INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "le report de la réouverture du tunnel Montgomery".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il y a quelques mois, le tunnel Montgomery a été fermé, avec de graves conséquences pour les navetteurs et les habitants des quartiers concernés de Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek. En effet, le trafic de ce grand axe a dû être dévié dans les rues alentour, ce qui a clairement nui à la qualité de vie des riverains.

Le 17 mai, nous apprenions par la presse que le tunnel Montgomery, dont la réouverture était prévue à la fin du mois de mai ou au début de l'été, ne serait pas rouvert avant novembre 2016, soit au minimum trois mois après la date prévue.

Je souhaite vous interpellier sur ce report et, surtout, sur les communications successives de dates de réouverture. En effet, dans un premier temps, les experts que vous avez consultés ont permis à votre gouvernement d'annoncer la réouverture du tunnel, d'abord pour la fin mai, puis d'ici à l'été. Ces mêmes experts annoncent désormais que ce n'est plus possible. Une telle approche me semble peu professionnelle.

Et d'autant plus qu'à l'époque, dans un souci d'information, les bourgmestres respectifs des communes de Woluwe-Saint-Lambert, Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre avaient organisé une réunion avec la population, à laquelle vous-même, votre cabinet et votre administration ont participé. Lors de cette réunion d'information qui s'est déroulée à l'ICHEC, vous avez communiqué le déroulement

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het aangekondigd uitstel van de heropening van de Montgomerytunnel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "het uitstel van de heropening van de Montgomerytunnel".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Enkele maanden geleden werd de Montgomerytunnel gesloten, met zware gevolgen voor de pendelaars en de buurtbewoners. Het verkeer wordt nu immers omgeleid via de omliggende straten.*

Op 17 mei vernemen wij via de pers dat de Montgomerytunnel, waarvan de heropening was voorzien voor eind mei of het begin van de zomer, niet opengaat voor november 2016. Dit is meer dan drie maanden na de geplande datum.

De regering deed een beroep op deskundigen en beslisten op grond van hun advies aanvankelijk om de heropening aan te kondigen tegen mei. Daarna werd de heropening uitgesteld tot de zomer. Diezelfde deskundigen stellen nu dat ook die deadline niet langer haalbaar is. Die gang van zaken lijkt me niet erg professioneel.

Bovendien hebt u op een informatievergadering, die werd georganiseerd door de burgemeesters van Sint-Lambrechts-Woluwe, Etterbeek en Sint-Pieters-Woluwe, in het bijzijn van uw administratie, uw kabinet en de buurtbewoners de werkzaamheden toegelicht en de opening van de Montgomerytunnel tegen de zomer aangekondigd. Buurtbewoners vinden het erg frustrerend om in de pers te lezen dat de Montgomerytunnel pas in november opengaat. Dat leidt tot heel wat klachten en vragen. Dit is slecht voor de politiek in haar geheel. Op die manier verliezen wij onze

du chantier aux riverains et aux habitants concernés et avez annoncé la réouverture pour l'été.

L'annonce faite par voie de presse, à peine quelques semaines plus tard, que la réouverture aura lieu à la fin du mois de novembre entraîne évidemment des frustrations parmi les riverains et nous devons faire face au niveau local à leurs réclamations et interrogations.

C'est mauvais pour la classe politique dans son ensemble. Je ne veux pas rejeter la faute sur les uns ou sur les autres, mais je souligne que perdons toute crédibilité lorsque nous annonçons aux riverains que la réouverture aura lieu à telle date et que, finalement, elle est reportée de plusieurs mois. D'autant plus que cette fermeture pose d'énormes problèmes, notamment en matière de circulation.

Ce matin, je me trouvais à cet endroit au moment où la circulation est la plus dense, et tous les axes étaient bouchés. Les automobilistes passent donc par les différents quartiers de Woluwe-Saint-Lambert, Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre avec toutes les conséquences que cela entraîne en termes de sécurité, qualité de vie et pollution.

Les chiffres d'affaire des commerçants s'en ressentent également. Vous assistiez également à cette réunion lors de laquelle un restaurateur établi au coin du boulevard Brandt Whitlock avec l'avenue George Henri a expliqué qu'il perdait 50% de son chiffre d'affaires. Ce restaurateur apprend aujourd'hui que la réouverture n'aura pas lieu au début de l'été mais à la fin du mois de novembre. Qui va-t-il encore croire à l'avenir ?

Quelles sont les raisons de ces communications divergentes ? Quelles sont les nouvelles informations données aux riverains ? Y a-t-il eu un toutes-boîtes de la Région leur expliquant le report au mois de novembre ?

Tout est-il mis en place pour que ces travaux soient les plus courts possible, comme le travail de nuit, les week-ends et en plusieurs équipes ?

Des mesures sont-elles prises pour accompagner les commerçants qui souffrent déjà aujourd'hui et qui seront d'autant plus pénalisés par cette prolongation des travaux ?

geloofwaardigheid.

De sluiting leidt niet alleen tot verkeersproblemen maar ook tot problemen inzake veiligheid, levenskwaliteit en vervuiling.

Ook de omzet van de handelaars lijdt onder de sluiting van de Montgomerytunnel. U was aanwezig op de vergadering waar een plaatselijke restauranthouder verklaarde dat zijn omzet was gehalveerd. Die man hoort nu dat de tunnel pas in november opnieuw opengaat. Welke politicus zal hij in de toekomst nog vertrouwen?

Waarom is de communicatie zo chaotisch? Welke nieuwe informatie hebben de buurtbewoners ontvangen? Werd er een huis-aan-huisblad verspreid waarin het uitstel van de opening wordt verklaard?

Wordt er alles aan gedaan opdat de werkzaamheden zo snel mogelijk worden uitgevoerd? Ik denk daarbij aan nachtwerk, weekendwerk en de inzet van verschillende ploegen.

Worden er maatregelen genomen om de handelaars te begeleiden die nu al onder de sluiting lijden en nog langer worden benadeeld door het uitstel van de opening?

M. le président.- La parole est à M. De Wolf pour son interpellation jointe.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je ne reprendrai pas les propos de M. Cerexhe, mais je partage sa préoccupation. J'étais intervenu au début de ce dossier au vu du danger considérable d'effondrement de la dalle couvrant le tunnel. Vous nous avez associés à l'examen des plans des différents bureaux d'étude démontrant le risque auquel on avait échappé, vu que l'un des murs de soutènement ne portait plus la dalle.

Des réunions ont été organisées par la suite à votre cabinet avec les bourgmestres et leurs techniciens. Nous, bourgmestres, avons pris des arrêtés de fermeture que l'on vous avait transmis. Vous avez salué cette mesure opportune sous forme de police administrative qui était rapide et efficace. Ce fût une belle collaboration entre Région et communes.

Les trois bourgmestres ont demandé une réunion d'information dans un lieu central et vous ont laissé l'essentiel des explications sur les travaux que vous chapeautiez. Vous avez démontré aux citoyens comment une machine à chenilles allait manger la dalle du bas vers le haut et annoncé la réouverture suivante du tunnel à ciel ouvert. Le reste des travaux étaient prévus pour les vacances d'été.

Nous, bourgmestres, avons accordé du crédit à vos explications, comme l'a précisé M. Cerexhe. Je signalerai en passant un autre exemple de revirement, celui du grand chantier avenue d'Auderghem, dont vous n'êtes pas en charge, mais politiquement responsable. Nous avons organisé une grande réunion avec les riverains et les commerçants où les autorités régionales avaient annoncé le début et le sens de progression du chantier. Quelques jours plus tard, les travaux commençaient à l'envers de ce qui était promis. Dans ce cas-ci aussi, nous communiquons avec le ministre-président sur le calendrier et le type de travaux.

Nous veillons à répercuter cela dans des écrits complémentaires et nous assistons à la réunion. Et puis là, sauf erreur de ma part, sans plus aucune information ni concertation avec les bourgmestres, un petit article paraît dans la presse. Vous ne nous avez plus ni informés, ni téléphoné, ni associés. C'est un peu particulier !

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik deel de bezorgdheid van de heer Cerexhe. Ik heb al eens het woord genomen over dit dossier omdat de afdekplaat van de Montgomerytunnel dreigde in te storten. De burgemeesters van de gemeenten in de omgeving van de Montgomerytunnel werden op de hoogte gebracht van de analyses, waaruit duidelijk bleek dat wij aan een groot onheil zijn ontsnapt. Een van de draagmuren bleek de dekplaat van de tunnel namelijk niet langer te ondersteunen.*

De drie betrokken burgemeesters besloten onmiddellijk om de tunnel te laten sluiten en informeerden u over onze beslissing. U was blij met die snelle actie en goede samenwerking tussen het gewest en de gemeenten.

Op de informatievergadering hebt u de betrokken burgers uitgelegd dat een rupsvoertuig de dekplaat zou weghalen en dat de tunnel nadien weer zou worden geopend. De rest van de werken zou dan in de zomervakantie worden uitgevoerd.

Wij hadden ons vertrouwen in uw uitleg gesteld. Het is evenwel niet de eerste keer dat niet alles verloopt zoals aangekondigd. Ik denk bijvoorbeeld aan de werken in de Oudergemse laan, die ook onder uw politieke verantwoordelijkheid vallen.

Het uitstel van de opening van de Montgomerytunnel werd enkel aangekondigd in een kort krantenartikel, zonder dat de burgemeesters werden geïnformeerd of geraadpleegd.

Volgens dat artikel heeft de Brusselse regering beslist onmiddellijk alle geplande werken uit te voeren teneinde een nieuwe sluiting in de toekomst te vermijden. De initiële optie zou technisch niet haalbaar zijn gebleken.

Die werken zorgen voor bijkomende overlast, aangezien langs weerszijden van de dekplaat een rijstrook is afgesloten om het sloopafval te kunnen afvoeren. Pas in juli zullen die bovengrondse rijstroken weer worden geopend.

Voor de handelaars, die het al erg te verduren gekregen na de aanslagen en de stemmingmakerij tegen Brussel, is dit een nieuwe tegenslag.

On voit que "pour éviter une nouvelle fermeture à l'avenir, le gouvernement bruxellois a décidé de réaliser immédiatement des travaux planifiés" explique le cabinet. L'option initiale s'est avérée techniquement impossible, à moins que vous ne me disiez que c'est elle qui est actuellement en cours de réalisation.

Ces travaux occasionnent des désagréments supplémentaires, puisque l'une des deux bandes de part et d'autre de la dalle est occupée par des déblais, et par la suite encore par les éléments de démolition. Ce n'est que plus tard, durant le mois de juillet, que les bandes de surface pourront être rouvertes.

Pour les commerçants, tout s'additionne. On ne va pas reparler de l'ensemble des problèmes qui existent à Bruxelles (les attentats, le Brussels bashing). En plus, les problèmes de circulation sont majeurs dans l'ensemble de ce quartier qui compte beaucoup de commerces horeca, de bureaux et d'autres activités.

C'était déjà compliqué avec le délai fixé jusque fin mai, mais maintenant c'est déjà jusque novembre, est-on certain que ce sera le cas ? Nous ne savons plus très bien quoi dire aux riverains et aux commerçants. Nous n'osons plus donner de date. Nous aimerions bien savoir pourquoi les experts ont changé d'avis. En quoi le nouveau timing retenu pourra-t-il être maintenu ?

Comment avez-vous informé, à part la presse, les riverains ? Que pouvons-nous encore leur dire aujourd'hui et demain ? Ce sont là quelques exemples des difficultés que nous rencontrons dans ce dossier, outre les problèmes de pollution, des écoles qui sont là autour, du nombre d'enfants qui circulent dans cette zone. Tout cela n'est pas simple.

Discussion conjointe

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *J'aimerais m'attarder un moment sur le danger de la situation pour les usagers faibles, en particulier pour les cyclistes qui doivent louvoyer entre les voitures sur la square Montgomery.*

De situatie was al problematisch door de sluiting van de tunnel tot eind mei, maar nu zal die situatie dus nog tot november aanslepen, als de werken dan tenminste voltooid zullen zijn. Wij weten niet meer wat we aan de buurtbewoners en handelaars moeten zeggen. Wij durven niets meer te zeggen over de planning. Denkt u dat de nieuwe deadline kan worden gehaald?

Waarom zijn de experten van mening veranderd? Welke garanties zijn er dat de nieuwe timing zal worden nageleefd? Hebt u de buurtbewoners nog op een andere manier ingelicht dan via de pers?

Er zijn heel wat scholen in de omgeving van de Montgomerytunnel, wat de situatie er niet makkelijker op maakt.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik wil nog even stilstaan bij de onveiligheid voor zachte weggebruikers. Niet alleen verloopt het verkeer zeer moeizaam door de werkzaamheden, maar het is bijzonder moeilijk om met de fiets over het Montgomeryplein te laveren met al die files. Ik

M. De Wolf a déjà évoqué la pollution de l'air. La situation ne peut plus durer. J'espère en tout cas qu'il n'y aura pas de nouveau report après celui du mois de novembre.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'information et la communication sont très importantes pour la population et les commerçants, et leur amélioration ne nécessite pas de moyens financiers supplémentaires, puisqu'il s'agit essentiellement d'une question d'organisation. Il en va aussi de la crédibilité des pouvoirs publics.

D'autre part, je suis conscient de la complexité de la situation, que je vis aussi comme échevin des travaux à Forest. Tout n'est pas simple, des surprises surviennent immanquablement dans les chantiers. Paradoxalement, peut-être devrait-on déjà se préparer dans l'information initiale aux surprises qui vont arriver.

Les causes et responsabilités ont-elles été établies dans le cas des problèmes rencontrés dans le tunnel Montgomery ? La Région financera-t-elle seule les travaux, ou un dossier a-t-il été ouvert auprès des assurances ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les causes ne sont pas encore établies et elles ne sont pas forcément liées au manque d'entretien. Elles peuvent être dues à un défaut de construction, au passage d'un poids lourd, etc. Il faut rester prudent.

Nous avons affaire à quelque chose qui ne dépend ni d'une décision politique ni de questions budgétaires. Tout le monde souhaite que les travaux avancent, mais nous nous heurtons à des problèmes d'ingénierie.

Je commencerai par revenir sur la procédure. Comme vous l'avez dit, la collaboration Région/commune a été très bonne, mais il y a eu

spreek uit ervaring, want ik kom al een paar weken met de fiets naar het parlement.

De heer De Wolf had het ook al over de luchtvervuiling. De situatie kan moeilijk nog lang aanslepen. Is november een definitieve deadline of komt er mogelijk nog uitstel? Ik hoop alleszins van niet.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Informatie en communicatie zijn zeer belangrijk voor de bevolking en de handelaars. De geloofwaardigheid van de overheid hangt ervan af.*

Ik ben me als schepen van openbare werken in Vorst zeker bewust van de complexiteit van de situatie. Men komt op werven vaak voor verrassingen te staan.

Werden de oorzaken en de aansprakelijkheid voor de problemen in de Montgomerytunnel vastgesteld? Zal het gewest de werken alleen financieren of zal er een beroep worden gedaan op de verzekeringen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De oorzaak was niet noodzakelijk een gebrek aan onderhoud. De exacte oorzaak is nog niet bekend.*

Dit is geen politieke beslissing of een kwestie van beschikbare middelen. Iedereen hoopt dat de werken snel vooruitgaan, maar er doen zich technische problemen voor.

Laat ik nog even de procedure overlopen. De samenwerking tussen gewest en gemeente verliep vlot, maar op het einde van de rit dook er een misverstand op. Ik dacht dat de gemeente de informatie over de beslissing van de regering had gekregen, terwijl dat niet het geval was. Ik zal in de

dernièrement un malentendu. Je pensais que l'information était passée, mais apparemment ça n'a pas été le cas car les choses sont allées vite après la décision du gouvernement. Je serai plus attentif à l'avenir.

Les conclusions des premières analyses ont indiqué qu'il était, du point de vue de la stabilité des structures, possible de rouvrir temporairement le tunnel après la démolition de la dalle rompue, à condition de stabiliser les murs latéraux du tunnel, qui ne sont pas à même de retenir les poussées de terre et la poussée au vide du tunnel du préméto.

Pour rappel, c'est de cette réouverture temporaire qu'il était initialement question, avec une nouvelle fermeture ensuite. Désormais, nous envisageons bien une réouverture définitive. In fine, nous allons gagner du temps, puisque les deux phases seront regroupées.

Il ne s'agit pas d'un choix politique, mais d'un problème purement technique.

M. Vincent De Wolf (MR).- Donc, un plus un égale un...

(Sourires)

M. Pascal Smet, ministre.- Non, il n'y aura qu'une phase, mais elle sera plus longue.

La solution proposée par mon administration consiste à réaliser la stabilisation par la mise en place de colonnes horizontales - des étaçons - appuyées contre les murs.

Malheureusement, la hauteur libre sous ces étaçons après démolition est réduite à 2,50m (soit 3,00m bruts + une revanche minimale de 50cm de sécurité).

Vu l'attitude des automobilistes, des camionnettes et autres usagers dans cette zone, il existe un risque important de chocs sur les étaçons en cas de réouverture du tunnel dans cette configuration. Il faudrait alors fermer à nouveau le tunnel pour les réparer. La pose de portiques de protection aux entrées du tunnel (dont le délai de livraison est réduit à dix semaines) réduirait partiellement ce risque.

toekomst beter opletten.

Uit de eerste analyses bleek dat de structuur van de tunnel stabiel genoeg was om hem na afbraak van de dekplaat tijdelijk te heropenen, op voorwaarde dat de zijwanden gestabiliseerd zouden worden.

Aanvankelijk plande men dus een tijdelijke heropening, gevolgd door een tweede sluiting. Momenteel volgen we het denkspoor van een definitieve heropening. Dat zal uiteindelijk tijdswinst opleveren, aangezien de twee oorspronkelijk geplande fases tot één herleid worden.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dus één plus één is één.*

(Vrolijkheid)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wat ik bedoel, is dat er slechts één fase komt, die langer zal duren.*

Het voorstel van mijn administratie was om de tunnel te stabiliseren door steunbalken tegen de wanden te plaatsen.

De vrije hoogte in de tunnel zou na afbraak van de dekplaat echter slechts 2,5 m bedragen. Gelet op het rijgedrag van de weggebruikers in die zone, zou dat kunnen leiden tot botsingen tegen de steunbalken. In dat geval zouden we de tunnel opnieuw moeten sluiten om de balken te herstellen. Indien we poortjes plaatsen bij de tunnelingangen, kan dat risico wel beperkt worden.

Vervolgens heb ik mijn administratie gevraagd om naar alternatieven te zoeken voor de steunbalken, om een voorlopige opening van de tunnel voor de bouw van de nieuwe dekplaat alsnog mogelijk te maken. De volgende voorstellen kwamen aan bod:

J'ai donc demandé à mon administration de présenter des solutions de remplacement aux étaçons horizontaux pour pouvoir rouvrir le tunnel avant la construction de la nouvelle dalle. Les solutions envisagées sont les suivantes :

1. Soutènement des murs par tirants latéraux ancrés dans le sol. La présence d'un collecteur sous la voirie d'un côté du tunnel routier et du tunnel de préméto de l'autre côté nécessite des études préparatoires longues et complexes pouvant entraîner des coûts de travaux importants. Cette solution a par conséquent été abandonnée. Elle exige en effet la mise en place de structures portantes dans le tunnel du préméto et une déviation du collecteur.

2. Soutènement par des murs en L. La mise en place d'une solution consistant à placer un étaieement en L (colonnes métalliques le long des murs soutenues par des colonnes obliques appuyées sur des poutres horizontales), moins complexe que la solution des tirants, nécessite néanmoins des études poussées. En effet, le radier (dalle sous voirie) du tunnel Montgomery n'est pas à même de reprendre les poussées de terres transmises par les colonnes obliques et les poutres horizontales doivent être supportées par une nouvelle fondation. Outre les temps d'étude et de mise en œuvre, cette solution entraîne des surcoûts importants et réduit de toute façon la capacité du tunnel à une bande de circulation dans les deux sens.

La réouverture temporaire du tunnel entre la démolition de la dalle existante et la construction de la nouvelle dalle doit par conséquent être écartée. Ce n'est pas par plaisir que nous avons renoncé à cette solution. Nous y avons été contraints pour des raisons techniques.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il ne manquerait plus que ça ! Nous n'allons pas vous applaudir parce que vous ne l'avez pas fait par plaisir !

M. Pascal Smet, ministre.- C'est un dossier technique. Il faut l'analyser avec le regard d'un ingénieur. Nous cherchions d'autres solutions, des étaçons étaient trop dangereux, et le gouvernement a alors décidé de joindre les deux phases d'exécution et de réparer complètement le tunnel avec une nouvelle dalle. Sauf surprise ou

1. Ondersteuning van de muren door laterale bintbalken die in de grond verankerd worden. De aanwezigheid van een hoofdleiding onder de weg, aan de kant van de tunnel maar ook aan de kant van de premetrotunnel, vereist echter lange en complexe voorbereidende studies die de kosten sterk opdrijven. Deze oplossing werd dan ook afgewezen.

2. Ondersteuning door muren in L-vorm. Die oplossing is minder complex dan de vorige, maar vergt toch diepgaande studies. De grondplaat van de Montgomerytunnel kan de gronddruk van de schuine zuilen immers niet aan, en de horizontale balken moeten door een nieuwe fundering gedragen worden. Behalve de tijd die nodig is voor de studie en de uitvoering van de werken, brengt deze oplossing aanzienlijke meerkosten mee en wordt de capaciteit van de tunnel teruggebracht tot één rijstrook in beide richtingen.

De tijdelijke heropening van de tunnel tussen de afbraak van de bestaande en de bouw van de nieuwe dekplaat werd bijgevolg naar de prullenmand verwezen. We betreuren dat, maar werden daar om technische redenen toe gedwongen.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *U moet niet op applaus rekenen omdat u deze beslissing met tegenzin genomen hebt!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is een technisch dossier dat we met een ingenieursblik moeten bekijken.*

De regering heeft beslist om de volledige renovatie van de tunnel in één enkele fase uit te voeren, met inbegrip van de bouw van een nieuwe dekplaat. De

malheur - dans toutes nos communications, nous avons toujours invité à la prudence -, les travaux seront finis avant la fin du mois de novembre.

Ce changement de calendrier a été communiqué à la presse le 17 mai 2016, après décision du gouvernement, et un toutes-boîtes sera distribué entre fin mai et début juin. Ce n'est pas amusant, mais des raisons techniques nous ont contraints à prendre cette décision.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je comprends que la décision vous a été imposée pour des raisons techniques et non politiques. Heureusement !

(Sourires)

Toutefois, il me semble que, dans des cas comme celui-là, le minimum est d'informer les gens, car ils sont assez mécontents. Si vous vous baladez dans le quartier, vous pourriez le constater. La communication est essentielle. Il en va de la crédibilité du monde politique dans son ensemble.

À la suite de nos réunions, j'ai expliqué ce qui se passait dans le journal communal et dans un toutes-boîtes. J'ai informé les habitants que le tunnel serait rouvert pour l'été. Aujourd'hui, évidemment, je passe pour un charlot. D'autant que je n'ai pas eu l'occasion de rectifier l'information puisque moi-même, bourgmestre d'une des communes concernées, j'ai appris les choses en lisant la presse.

Je ne savais même pas qu'il y avait eu un toutes-boîtes. Par ailleurs, je ne sais pas très bien où il a été distribué, puisque moi-même je ne l'ai pas vu !

La population a le droit de savoir. S'il y a des modifications techniques, il faut lui expliquer ce que vous venez de nous dire aujourd'hui en commission. Les gens ne sont pas tous des idiots et sont capables de comprendre un certain nombre de contraintes.

Enfin, je ne vous ai pas entendu proposer de solutions pour aider les commerçants qui pâtissent déjà de la situation et dont les difficultés vont être prolongées durant plusieurs mois encore.

werken moeten voor november klaar zijn.

De gewijzigde planning werd op 17 mei 2016 via de pers bekendgemaakt. Tussen eind mei en begin juni zullen we de burgers op de hoogte brengen via een folder in de brievenbus.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *U hebt deze beslissing dus om technische en niet om politieke redenen genomen. Gelukkig maar!*

(Vrolijkheid)

Toch moeten de mensen op zijn minst geïnformeerd worden. Communicatie is essentieel. Onze politieke geloofwaardigheid staat op het spel.

Na onze vergaderingen heb ik als burgemeester de inwoners van mijn gemeente geïnformeerd via het gemeenteblad en een huis-aan-huisblad. Ik heb hun verteld dat de tunnel tegen de zomer weer open zou zijn. Nu kom ik over als een idioot. Bovendien heb ik het nieuws over de nieuwe regeling via de pers moeten vernemen.

Waar hebt u het gewestelijke huis-aan-huisblad laten verdelen? Ik heb het namelijk niet gezien!

De bevolking heeft het recht om geïnformeerd te worden over technische wijzigingen. Wat u vandaag aan ons vertelde, moet u ook aan de buurtbewoners vertellen. De mensen zijn niet dom en kunnen voor een aantal argumenten begrip opbrengen.

Ik heb geen oplossing gehoord voor de handelaars in de buurt, die nu nog langer onder de situatie te lijden zullen hebben.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je ne vais pas me muer en ingénieur civil. Je n'ai pas reçu votre brochure, et aucun riverain ne l'a reçue. À mon avis, elle n'existe pas ou elle n'a pas été distribuée. J'ignore comment vous expliquerez la situation de manière cohérente. S'il faut attendre d'avoir placé des étançons horizontaux pour mesurer la hauteur qui reste entre le sol et lesdits étançons, nous sommes mal partis. Nous connaissons tout de même la hauteur du tunnel depuis l'asphalte ! Ces explications vous suffisent peut-être, mais pas à nous.

Comment expliquerez-vous aux commerçants de l'horeca qu'une rupture de circulation plus longue est préférable, eux qui sont déjà durement touchés et qui espéraient pouvoir rouvrir leurs terrasses pour l'été.

J'étais fâché avant d'entendre vos réponses, et c'est pire encore maintenant, car je n'ai aucune explication cohérente à donner aux riverains. Vous n'avez pas informé les bourgmestres de la décision du gouvernement. Nous l'avons apprise par la presse.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela n'arrive pas qu'aux communes.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

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 "la sécurisation du chantier de la Porte de Namur".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Noch ikzelf noch andere buurtbewoners hebben uw brochure ontvangen. Volgens mij bestaat ze niet of werd ze niet verdeeld.*

Hoe zult u aan de restaurant- en caféhouders uitleggen dat het beter is dat het verkeer nog wat langer verstoord is? Zij hoopten tegen de zomer hun terrassen weer in gebruik te kunnen nemen.

Ik ben nog bozer dan ik al was want ik kan de buurtbewoners geen enkele coherente uitleg geven. U hebt de burgemeesters niet op de hoogte gebracht van de beslissing van de regering. Wij hebben alles via de pers moeten vernemen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Niet alleen de gemeenten hebben te lijden onder een gebrek aan communicatie.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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 "de beveiliging van de bouwplaats aan de Naamse Poort".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- M. le ministre, depuis de nombreuses semaines, la sécurisation du chantier à la Porte de Namur pose question : grillage branlant, pavés déchaussés, pléthore de pierres et de briquillons en tout genre, sans compter les problèmes de propreté (poubelles qui débordent, nombreux détritrus, canettes et bouteilles jonchant le sol).

Un petit coup de vent ou des individus mal intentionnés, il ne faudrait pas grand-chose pour qu'un accident survienne (une pierre qui "tombe" sur une voiture qui circulerait à l'entrée du tunnel, des grillages qui s'écroulent, etc.).

M. le ministre, comment expliquez-vous les dégradations du sol et plus globalement l'état de ce chantier ? Des inspections ont-elles été effectuées ? Quel est l'état du tunnel de la Porte de Namur ? Des problèmes d'étanchéité ont-ils été constatés ? Des travaux de renouvellement ont-ils été effectués ? Si oui, de quand datent ces travaux ?

Vous avez annoncé en début de semaine des rénovations dans certains tunnels, rénovations prévues jusqu'en 2031, mais le tunnel Porte de Namur, certes très court, n'est, à ma connaissance, jamais mentionné. Un planning de rénovation est-il prévu pour la Porte de Namur ? Quelle serait la durée de ces travaux ?

Les grillages installés au niveau de la Porte de Namur réduisent le nombre de bandes de circulation, notamment sur l'avenue de la Toison d'Or, augmentant ainsi les problèmes de circulation à cet endroit avec des embouteillages qui aggravent par ailleurs par effet de domino la circulation sur la petite ceinture.

Des solutions à très court terme ont-elles été prévues pour fluidifier le trafic, alors que Bruxelles doit déjà faire face à une saturation de son réseau routier, particulièrement en heures de pointe ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le chantier est normalement inspecté et nettoyé régulièrement, et les déchets de chantier sont évacués suivant l'avancement des travaux et les contraintes d'accès

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Er is al enkele weken een probleem met de beveiliging van de werf aan de Naamsepoort: wankel hekken, losse straatstenen, overal stenen en puin en problemen met de netheid (uitpuilende vuilnisbakken, zwerfpuil, blikjes en flesjes op de grond). Een kleine windstoot zou volstaan om een ongeval te veroorzaken.*

Hoe verklaart u dat de werf er als een puinhoop bijligt? Werden er inspecties uitgevoerd? In welke staat bevindt zich de Naamsepoorttunnel? Zijn er problemen met de waterdichtheid vastgesteld? Werden er renovatiewerken uitgevoerd? Zo ja, wanneer?

U hebt begin deze week aangekondigd dat sommige tunnels renovatiewerken zullen ondergaan, die tot 2031 zouden duren. De Naamsepoorttunnel hebt u niet vermeld. Wordt die ook gerenoveerd? Zo ja, hoe lang zullen de werken duren?

De hekken ter hoogte van de Naamsepoort beperken het aantal rijstroken, onder meer op de Guldenvlieslaan, waardoor er files ontstaan. Die hebben op hun beurt een domino-effect op het verkeer op de Kleine Ring.

Zijn er op zeer korte termijn oplossingen in de maak om het verkeer vlotter te doen verlopen? Het Brusselse wegennetwerk is al verzadigd, vooral tijdens het spitsuur.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De werf wordt regelmatig geïnspecteerd en schoongemaakt. Afval wordt verwijderd naarmate de werken vorderen. Volgens de administratie heeft*

aux zones de stockage. Selon l'administration, aucun manquement grave n'a été relevé par le coordinateur sécurité-santé qui suit les travaux.

La gestion du comportement malintentionné des individus souhaitant profiter d'un chantier de sécurisation de l'infrastructure à des fins de vandalisme, ainsi que l'utilisation incorrecte des poubelles qui le bordent, ne sont pas du ressort du gestionnaire de voirie.

La structure du tunnel est jugée bonne. De faibles infiltrations d'eau ont été relevées à trois endroits, sans dangerosité pour les usagers et la structure. Le renouvellement de la chape d'étanchéité de la toiture n'est, selon l'administration, pas urgent.

Outre la rénovation des trémies, l'installation d'un nouvel éclairage et l'entretien régulier du tunnel, aucun planning de rénovation en profondeur n'est prévu.

Le programme physique qui sous-tend la ventilation budgétaire prévue dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) tunnels est en cours d'inclusion dans le prochain marché de réparation et d'entretien du tunnel. Il concerne principalement des travaux légers de réparation des bétons et des trottoirs. Le programme de réparation et de rénovation du tunnel est régulièrement mis à jour sur la base des inspections et d'un monitoring.

La fin des travaux en cours est prévue pour la fin du mois de septembre, sous réserve d'imprévus. Conformément au plan de signalisation approuvé la police et les gestionnaires de voirie, le nombre de bandes de circulation adjacentes aux trémies est conservé, mais leur largeur est réduite. L'emprise sur la voirie sera supprimée à la fin de la première phase des travaux, prévue au moins de juin.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Des solutions sont-elles prévues à très court terme pour fluidifier le trafic, alors que Bruxelles doit déjà faire face à une saturation de son réseau routier, particulièrement aux heures de pointe, en raison des dispositifs mis en place ?

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

de veiligheidscoördinator die de werken opvolgt geen ernstige gebreken vastgesteld.

Het wangedrag, het vandalisme en de uitpuilende vuilnisbakken vallen niet onder de aansprakelijkheid van de netwerkbeheerder.

De tunnelstructuur werd goed bevonden. Op drie plekken werd lichte waterinsijpeling vastgesteld, die geen gevaar inhoudt voor de gebruikers. De vervanging van de afdichtingslaag van de overkapping hoeft volgens de administratie niet dringend te gebeuren. Buiten de renovatie van de tunnelingang en de plaatsing van nieuwe verlichting zijn er geen renovatiewerken gepland.

Bij de eerstkomende uitbesteding voor lichte herstellingswerken aan beton en voetpaden, zal er rekening gehouden worden met het programma dat aan de basis ligt van het meerjarenplan voor de investeringen in de tunnels. Het herstel- en renovatieprogramma van de Naamsepoorttunnel wordt regelmatig bijgewerkt op basis van inspecties en monitoring.

Het einde van de werken is, behoudens onvoorziene gebeurtenissen, voorzien voor eind september. In overeenstemming met het plan dat door de politie en de wegbeheerders goedgekeurd werd, blijft het aantal rijstroken behouden maar wordt hun breedte ingeperkt. Het oorspronkelijke aantal rijstroken zal in juni hersteld worden, zodra de eerste fase van de werken voltooid is.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- Worden er op korte termijn oplossingen aangereikt om het verkeer vlotter te laten verlopen ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Le tunnel est uniquement fermé la nuit. Nous allons nous atteler à la rénovation des tunnels et à leur étanchéité dans les mois et les années qui viennent. Ces travaux auront quelque impact sur la mobilité. Il va de soi que nous mettrons tout en œuvre pour éviter les embarras de circulation.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'état des ascenseurs installés place Poelaert".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il y a quelques années déjà, deux ascenseurs ont été installés à la place Poelaert permettant aux piétons d'avoir un accès aisé entre le haut de la ville et le quartier des rues Haute et Blaes. Cette facilité est assez largement appréciée et améliore de façon certaine les déplacements entre le bas et le haut de la ville.

Toutefois, l'état des installations est assez délabré et prouve une insuffisance d'entretien. Certaines dégradations sont profondes. Les fenêtres sont griffées et taguées, le sol est jonché de débris divers. À cela s'ajoutent des pannes dues à des manœuvres intempestives de certaines personnes animées d'un esprit de dégradation. Sauf erreur de ma part, l'entretien des ascenseurs de la place Poelaert incombe à la STIB.

Une initiative similaire d'ascenseur mis à la disposition des piétons doit être attendue à hauteur du pont de l'avenue de la Couronne. Il sera bon de dégager les enseignements des conditions d'exploitation des ascenseurs de la place Poelaert afin de ne pas répéter des situations semblables à celles vécues à la rue Ernest Allard.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De tunnel is enkel 's nachts gesloten. De komende maanden en jaren zullen we aan de tunnels en de waterdichtheid werken. Dat zal een invloed hebben op de mobiliteit, maar wij zullen er alles aan doen om verkeersproblemen te vermijden.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de toestand van de liften op het Poelaertplein".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Een paar jaar geleden al werden er op het Poelaertplein twee liften geplaatst om de voetgangers vlot toegang te verschaffen tot de bovenstad en de wijk van de Hoogstraat en de Blaesstraat.*

Vandaag is de infrastructuur in slechte staat omdat ze niet goed onderhouden wordt en ten prooi valt aan vandalisme. Het onderhoud van de liften valt onder de verantwoordelijkheid van de MIVB.

Ook ter hoogte van de Kroonlaan zullen er liften geplaatst worden. Misschien kunnen er lessen getrokken worden uit de ervaring met de liften op het Poelaertplein, zodat we niet geconfronteerd worden met situaties zoals die in de Ernest Allardstraat.

Worden de liften aan het Poelaertplein bewaakt zodat vandalen gevat kunnen worden? Hangt er een camera? Waarom neemt de MIVB geen maatregelen om de liften weer helemaal in orde te brengen?

Zullen de onderhoudsvoorwaarden voor de lift aan de Kroonlaan dezelfde zijn als die voor de liften

M. le ministre, les ascenseurs de la place Poelaert font-ils l'objet d'une surveillance particulière permettant de repérer les auteurs des dégradations observées ? Un système de caméras est-il en place ? L'entretien incombant à la STIB, comment expliquer l'absence de mesures visant à remettre les lieux en état de propreté irréprochable ?

Les conditions d'entretien de l'ascenseur de l'avenue de la Couronne seront-elles identiques à celles appliquées aux ascenseurs de la place Poelaert ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Des caméras de surveillance sont installées dans les deux sas d'entrée ainsi que dans les deux ascenseurs. Les images sont disponibles au service de sécurité de la STIB.

Concernant l'entretien, les équipes de la STIB effectuent deux passages par jour aux ascenseurs Poelaert du lundi au vendredi. Un premier passage de 6h à 7h et un second de 21h à 22h. Le samedi, les équipes passent une fois, de 8h45 à 9h30 ; elles effectuent également un passage le dimanche de 13h à 13h30. La STIB procède à l'enlèvement des tags à chaque fois qu'ils lui sont signalés.

Il est encore trop tôt pour répondre sur le futur ascenseur de l'avenue de la Couronne et sur son entretien, des discussions sur sa gestion étant en cours.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il y a un manifestement des caméras, mais l'état de l'ascenseur Poelaert reste déplorable. C'est regrettable pour l'image de Bruxelles.

Les images ont-elles été exploitées pour pénaliser les vandales ? Quelles mesures spécifiques ont-elles été prises pour remédier de façon durable à cette situation regrettable ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons une solution, mais qui n'a pas encore été validée. Une fois que cela sera fait, nous la présenterons.

aan het Poelaertplein?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er staan bewakingscamera's aan beide ingangen en in de twee liften. De beelden worden beheerd door de veiligheidsdienst van de MIVB.*

Op weekdays bezoeken de onderhoudsteams van de MIVB de liften aan het Poelaertplein twee keer per dag. In het weekend is dat één keer per dag. De MIVB verwijdert de graffiti zodra ze daarvan een melding ontvangt.

Het is nog te vroeg om iets te zeggen over de toekomstige lift aan de Kroonlaan.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ondanks de aanwezigheid van bewakingscamera's bevinden de Poelaertliften zich nog altijd in erbarmelijke staat.*

Wordt het beeldmateriaal gebruikt om de vandalen te vatten? Welke specifieke maatregelen werden genomen om een einde te maken aan de problemen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We hebben een oplossing, die echter nog goedgekeurd moet worden.*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Si vous ne pouvez en dire plus, quel est le délai de présentation ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépend du débat en cours.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je reste sur ma faim !

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "les malfaçons dans la réalisation des trottoirs de l'avenue Buyl à Ixelles".

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

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "les conditions de circulation avenue de la Brabançonne et aux alentours".

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

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Wanneer zult u daar meer over kunnen vertellen?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat hangt af van de besprekingen.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Dat is wel erg vaag!*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de gebrekkige aanleg van de trottoirs aan de Buyllaan in Elsene".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de verkeerssituatie in en rond de Brabançonnelaan".

De voorzitter.- Bij afwezigheid 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 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'avancée des travaux sur le
site Reyers".**

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

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

**betreffende "de vordering van de werken op
de Reyerssite".**

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