



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

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

—————
**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions**

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

—————
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la
Mobilité**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 24 OKTOBER 2016**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 24 OCTOBRE 2016**

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@parlement.brussels

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

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

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

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

INHOUD

| | |
|---|-----------|
| MONDELINGE VRAGEN | 9 |
| Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany | 9 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| betreffende "de noodzakelijke verbetering van de mobiliteit in de wijk aan het station van Sint-Agatha- Berchem". | |
| Mondelinge vraag van de heer Bernard Clerfayt | 14 |
| aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid, | |
| en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| betreffende "de aankondiging van een GEN-station aan de Berenkooi". | |
| INTERPELLATIES | 18 |
| Interpellatie van de heer Pierre Kompany | 18 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| QUESTIONS ORALES | 9 |
| Question orale de M. Pierre Kompany | 9 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| concernant "l'amélioration nécessaire de la mobilité du quartier de la gare de Berchem-Sainte-Agathe". | |
| Question orale de M. Bernard Clerfayt | 14 |
| à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, | |
| et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| concernant "l'annonce d'une gare RER à la Cage aux Ours". | |
| INTERPELLATIONS | 18 |
| Interpellation de M. Pierre Kompany | 18 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |

| | | | |
|---|----|---|----|
| betreffende "de toegankelijkheid van de parkings van privéoperatoren voor de buurtbewoners". | | concernant "l'accessibilité des parkings d'opérateurs privés aux riverains". | |
| Bespreking – Sprekers: | 19 | Discussion – Orateurs : | 19 |
| De heer Marc Loewenstein (DéFI) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Ridouane Chahid (PS) De heer Pascal Smet, minister De heer Pierre Kompany (cdH) | | M. Marc Loewenstein (DéFI) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Ridouane Chahid (PS) M. Pascal Smet, ministre M. Pierre Kompany (cdH) | |
| Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven | 25 | Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven | 25 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de uitbouw van de overstapparkings". | | concernant "le développement des parkings de transit". | |
| Interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren | 25 | Interpellation de M. Arnaud Pinxteren | 25 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de huidige chaos door werken aan de Ninoofse Poort". | | concernant "le chaos actuel autour des travaux de la Porte de Ninove". | |
| Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, | 26 | Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, | 26 |
| betreffende "de vele coördinatie- en aanpassingsproblemen wegens aanzienlijke recente werven in het Brussels Gewest". | | concernant "les multiples problèmes de coordination et d'aménagement présentés par les récents chantiers d'importance en Région bruxelloise". | |
| Bespreking – Sprekers: | 28 | Discussion – Orateurs : | 28 |
| De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) | | M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo) | |
| MONDELINGE VRAAG | 37 | QUESTION ORALE | 37 |

| | | | |
|--|----|---|----|
| Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein | | Question orale de M. Marc Loewenstein | |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de toepasbaarheid van de parkeerheffing voor nieuwe voertuigtypes". | | concernant "l'applicabilité de la redevance de stationnement à de nouveaux types de véhicules". | |
| INTERPELLATIE | 41 | INTERPELLATION | 41 |
| Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele | 41 | Interpellation de M. Julien Uyttendaele | 41 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de doelstellingen van de ontwikkeling van het aanbod gedeelde voertuigen in freefloating en de regulering van de sector". | | concernant "les objectifs de développement de l'offre de véhicules partagés en libre-service intégral et la régulation du secteur". | |
| Bespreking – Sprekers: | 46 | Discussion – Orateurs : | 46 |
| Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) | | Mme Céline Delforge (Ecolo) | |
| De heer Julien Uyttendaele (PS) | | M. Julien Uyttendaele (PS) | |
| De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) | | M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) | |
| De heer Ridouane Chahid (PS) | | M. Ridouane Chahid (PS) | |
| De heer Pascal Smet, minister | | M. Pascal Smet, ministre | |
| MONDELINGE VRAGEN | 57 | QUESTIONS ORALES | 57 |
| Mondelinge vraag van de heer Boris Dilliès | 57 | Question orale de M. Boris Dilliès | 57 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de ontwikkeling van het wifinet in de metro". | | concernant "le développement du réseau wi-fi dans le métro". | |
| Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge | 58 | Question orale de Mme Céline Delforge | 58 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |

| | | | |
|--|----|--|----|
| betreffende "de procedures voor de terugbetaling van onterecht geïnde bedragen door de MIVB". | | concernant "les procédures de remboursement de sommes indûment perçues par la STIB". | |
| Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel | 61 | Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel | 61 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de heraanleg van de Schuman-rotonde". | | concernant "le réaménagement du rond-point Schuman". | |
| Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi | 66 | Question orale de M. Youssef Handichi | 66 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de tarieven van de vrijstellingskaarten voor het parkeren in de gemeente Ukkel". | | concernant "les tarifs des cartes de dérogation pour le stationnement dans la commune d'Uccle". | |
| Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Michèle Carthé | 66 | Question orale jointe de Mme Michèle Carthé, | 66 |
| betreffende "de werking van het parkeeragentschap parking.brussels". | | concernant "le fonctionnement de l'Agence de stationnement parking.brussels". | |
| Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren | 69 | Question orale de M. Arnaud Pinxteren | 69 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "het tracé van de verlenging van tramlijn 9 en de eventuele gevolgen voor de collectieve infrastructuur". | | concernant "le tracé du prolongement du tram 9 et ses éventuelles conséquences sur les équipements collectifs". | |
| Mondelinge vraag van de heer Boris Dilliès | 69 | Question orale de M. Boris Dilliès | 69 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |

| | | | |
|---|----|---|----|
| betreffende "de onaangekondigde sluiting van de Wet- en de Jubelparktunnel". | | concernant "la fermeture inopinée des tunnels Loi et Cinquantenaire". | |
| Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain | 70 | Question orale de M. Fabian Maingain | 70 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de veiligheid en de hinder in de stations Anneessens en Beurs". | | concernant "la sécurité et les nuisances dans les stations Anneessens et Bourse". | |
| Mondelinge vraag van de heer Paul Delva | 73 | Question orale de M. Paul Delva | 73 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de studie van Brussel Mobiliteit voor het verkeer en het parkeren van toeristische autocars en internationale autobussen in het Brussels Gewest". | | concernant "l'étude de Bruxelles Mobilité sur la circulation et le stationnement des autocars de tourisme et des autobus internationaux en Région bruxelloise". | |
| Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck | 73 | Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck | 73 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de oversteek van de Luttre-brug en de oplossingen van het gewest voor een veilige doorgang voor fietsers en voetgangers in de Wiels-wijk in laag-Vorst". | | concernant "le passage du pont de Luttre – Orban, et plus largement les solutions envisagées par la Région en ce qui concerne les déplacements cyclistes et pédestres sécurisés dans le quartier Wiels du bas de Forest". | |
| Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren | 74 | Question orale de M. Arnaud Pinxteren | 74 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| betreffende "de jaarlijkse evaluatie van Villo!". | | concernant "l'évaluation annuelle de Villo!". | |
| Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte | 74 | Question orale de Mme Julie de Grootte | 74 |

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

betreffende "de resultaten van het onderzoek en de analyse van de wenselijkheid van de aanleg van een parkeergarage onder het Fernand Cocqplein".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, 74

betreffende "een nieuwe ondergrondse parking bij het Fernand Cocqplein".

Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi 78

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

betreffende "de toegang tot J-abonnementen van de MIVB voor kinderen jonger dan 12 van gezinnen zonder papieren".

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

concernant "les résultats de l'étude et les analyses portant sur l'opportunité de créer un parking sous la place Fernand Cocq".

Question orale jointe de Mme Céline Delforge, 74

concernant "la création d'un parking souterrain place Fernand Cocq".

Question orale de M. Youssef Handichi 78

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

concernant "l'accès aux abonnements J de la STIB pour les enfants de moins de 12 ans de familles sans papiers".

*Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.
Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.*

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw 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 noodzakelijke verbetering van de mobiliteit in de wijk aan het station van Sint-Agatha- Berchem".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Als derde belangrijkste invalsweg van het gewest vormt de Keizer Karellaan, samen met de wijk rond het station van Sint-Agatha-Berchem, een belangrijke ontwikkelingszone inzake mobiliteit en economie.*

Het gewest heeft zich tot doel gesteld om die wijk om te vormen tot een multimodaal knooppunt met een grote overstapparking, een modern GEN-station, een aantrekkelijk openbaarvervoeraanbod en beveiligde fietspaden. Daarnaast zou de Keizer Karellaan volledig opnieuw worden ingericht.

Zover zijn we echter nog lang niet. De voorbije jaren zijn er heel wat werken uitgevoerd in de wijk van het station van Sint-Agatha-Berchem, maar het gebrek aan coördinatie en visie vanwege Infrabel en het Brussels Gewest vormt een alsmaar grotere bron van ergernis voor de gemeente, de buurtbewoners en de handelszaken.

Vandaag liggen meerdere projecten gewoon stil. Zo zit het project van de overstapparking van 500 plaatsen, dat in 2015 werd aangekondigd, nog altijd in het stadium van de informele discussies.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- 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 "l'amélioration nécessaire de la mobilité du quartier de la gare de Berchem-Sainte-Agathe".

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- Voies pénétrantes à l'entrée de la ville, troisième point d'accès automobile le plus important de la Région, l'avenue Charles-Quint et le quartier de la gare de Berchem-Sainte-Agathe constituent de fait une zone de développement prioritaire en termes de mobilité et d'économie.

La Région s'est fixé pour objectif de dynamiser ce quartier, zone d'intérêt régional (ZIR) depuis quinze ans, pour en faire un véritable nœud multimodal doté d'un vaste parking de transit, d'une station RER moderne avec de bonnes fréquences de passage, d'une desserte en transports en commun attractive et de pistes cyclables sécurisées. Il est également prévu de réaménager l'axe principal qu'est l'avenue Charles-Quint.

Mais nous sommes encore loin de ces objectifs. Depuis de nombreuses années, le quartier de la gare de Berchem-Sainte-Agathe fait l'objet de travaux, mais le manque de coordination et de vision claire quant aux objectifs poursuivis par Infrabel et par la Région bruxelloise est de plus en plus criant pour les autorités communales, les riverains et les acteurs socio-économiques qui en

Het zal nog jaren duren voordat die parking af is.

Het GEN-station werd gerenoveerd, maar slechts gedeeltelijk. Er zal waarschijnlijk niets meer veranderen voor 2022, terwijl er nog altijd geen toegang is voor personen met een beperkte mobiliteit. Het is overigens belangrijk om bij de NMBS aan te dringen op een betere bediening van het station, aangezien de zone ver verwijderd is van het metronet, waardoor ze minder aantrekkelijk is voor de bedrijven.

De Keizer Karellaan is volledig verzadigd. De gemeenten Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren vragen al meer dan twintig jaar dat die invalsweg opnieuw wordt ingericht. Het beheer van de verkeerslichten is er rampzalig en zou tegen eind 2016 moeten worden verbeterd.

Daarnaast heeft Infrabel problemen om het stedenbouwkundig attest uit te voeren dat het gewest eind 2015, na jaren vertraging, heeft afgegeven voor de afschaffing van de zes overblijvende overwegen op de treinlijnen 50 en 60.

Tot slot is er nog het eeuwig terugkerende probleem van het gebrek aan overleg tussen de gewesten. In een gemeente zoals Sint-Agatha-Berchem, die aan het Vlaams Gewest grenst, zijn de gevolgen direct zichtbaar.

Het gebrek aan coördinatie en de vertraging in de prioritaire projecten verhoogt de verkeersdruk, vermindert de leefkwaliteit en schrikt bedrijven af.

In die zone zijn er nochtans heel wat grondreserves. Een multimodaal knooppunt op die plaats zou de autodruk in heel Brussel verlichten.

Hoever staat het project van de overstapparking? Wat zijn de resultaten van de haalbaarheidsstudie? Wanneer zullen de werken van start gaan?

Hoe zit het met de omvorming van de Keizer Karellaan in een stadsboulevard? Wat zult u doen om het verkeer vlotter te maken? Klopt het dat het beheer van de verkeerslichten zal worden verbeterd? Het u al de impact van de werken in de Leopold II-tunnel op het verkeer in de Keizer Karellaan geëvalueerd? Zo ja, welke maatregelen hebt u genomen om een nog grotere verzadiging te voorkomen?

pâtissent.

Aujourd'hui, force est de constater que plusieurs projets sont à l'arrêt ou carrément au point mort. Le projet de parking de transit de 500 places, annoncé en 2015, en est toujours au stade des discussions informelles et ne sera pas opérationnel avant plusieurs années.

La gare RER a été refaite, mais à moitié. Rien ne devrait évoluer avant 2022, alors qu'elle ne dispose toujours pas d'un passage pour les personnes à mobilité réduite. Il est par ailleurs indispensable d'inciter la SNCB à accélérer le renforcement de la desserte de la gare - projet de Plan de transport de décembre 2017 de la SNCB -, puisque la zone est trop éloignée du réseau de métro, avec comme conséquence inquiétante une perte d'attractivité pour ses entreprises.

Quant à l'avenue Charles-Quint, elle est saturée. La commune de Berchem-Sainte-Agathe, à l'instar de celle de Ganshoren, demande son réaménagement depuis plus de vingt ans. La gestion des feux y est catastrophique. Elle devrait être améliorée pour la fin 2016.

Infrabel rencontre par ailleurs d'évidentes difficultés dans la mise en œuvre du certificat d'urbanisme que la Région lui a accordé fin 2015, après de nombreuses années de retard, pour la suppression des six passages à niveau subsistant le long des lignes 50 et 60 de la SNCB. Les options signifiées à Infrabel par la Région, sans aucune concertation finale avec les principaux intéressés, génèrent d'inutiles surcoûts et complexifications techniques et foncières de mise en œuvre. Celles-ci ne pourront que retarder, voire hypothéquer l'aboutissement final d'un projet qui n'est que trop attendu par les acteurs socio-économiques du quartier.

Reste enfin l'éternel problème que nous abordons chaque semaine dans cette commission : le manque saisissant de concertation interrégionale. Dans le cas d'une commune comme Berchem-Sainte-Agathe, à la lisière de la Région flamande, ses conséquences sont directement visibles, avec le lancement de projets non coordonnés et peu compatibles sur un même espace de vie.

La problématique à laquelle fait face le quartier de la gare de Berchem-Sainte-Agathe - manque de

Bent u bereid om Infrabel te helpen met de uitvoering van het stedenbouwkundig attest, bijvoorbeeld door de voorwaarden te vereenvoudigen? Overweegt u om een beroep op Beliris te doen om de uitvoering van het hele project te versnellen?

Als we de bedrijven in Brussel willen houden, moeten we een goed openbaarvervoersaanbod ontwikkelen. Hoe zult u dat doen? Zult u lijnen van de MIVB versterken of rekent u vooral op het GEN?

Hebt u de federale minister van Mobiliteit ontmoet om de uitvoering van het GEN en de bediening van de Brusselse stations te bespreken? Is het station van Sint-Agatha-Berchem aan bod gekomen? Welke contacten plant u met de Vlaamse gewestelijke en gemeentelijke autoriteiten om een coherent beleid uit te werken?

Welke onmiddellijke maatregelen stelt u voor om de bereikbaarheid van de bedrijven en handelszaken en de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld aan de overweg in de Nestor Martinstraat?

coordination et mise en attente de projets prioritaires, avec pour effets l'augmentation de la congestion, la diminution de la qualité de vie et les craintes des entreprises - est la parfaite illustration des problèmes que rencontrent plusieurs zones de la Région bruxelloise ces dernières années.

Cette zone dispose pourtant de réserves foncières importantes et devrait être promise à un bel avenir. Par ailleurs, la mise en œuvre d'une zone multimodale à cet endroit clé réduirait la pression automobile sur l'ensemble du territoire bruxellois.

Qu'en est-il de l'état d'avancement du projet de parking de transit ? Quel est le résultat de l'étude de faisabilité menée en plusieurs endroits par Bruxelles Mobilité et l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, annoncée en 2015 ? Quand est prévu le début des travaux ?

Que pouvez-vous nous dire concernant le réaménagement de l'avenue Charles-Quint en avenue urbaine, plus agréable pour les riverains ? Que comptez-vous mettre en place pour fluidifier l'avenue ? L'amélioration de la gestion des feux est-elle confirmée ? Avez-vous déjà évalué l'impact des travaux du tunnel Léopold II sur le trafic de l'avenue Charles-Quint ? Si oui, quelles mesures sont-elles prises pour que le trafic automobile ne soit pas davantage surchargé ?

Êtes-vous disposé à aider Infrabel dans la mise en œuvre de son certificat d'urbanisme, quitte à en simplifier les termes et les contraintes superflues ? Êtes-vous disposé à accélérer l'aboutissement global du projet, en recourant à l'assistance de Beliris ?

Quelle est votre vision pour assurer une bonne desserte en transports publics dans la zone ? Cette dernière est indispensable pour garder les entreprises sur le territoire bruxellois, car celles-ci se sentent abandonnées. Le renforcement de lignes de la STIB est-il prévu ou misez-vous principalement sur la mise en œuvre d'une desserte RER renforcée ?

À cet égard, il vous incombe de veiller au suivi et à l'avancement de ce dossier auprès du ministre fédéral de la Mobilité. Avez-vous eu l'occasion de vous entretenir de manière formelle sur la question de la mise en œuvre du RER et de la desserte régulière des gares bruxelloises ? La question

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik weet niet of ik nog tijd heb om te antwoorden!*

Mevrouw de voorzitter.- Een mondelinge vraag mag inderdaad niet zo lang duren als een interpellatie. De tekst had moeten worden ingekort.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Op basis van een strategische oriëntatienota van Brussel Mobiliteit heeft parking.brussels begin 2016 contact opgenomen met Carrefour om een project van parkingsharing uit te werken. Carrefour is geïnteresseerd, maar het parkeeragentschap wacht nog op de goedkeuring van de privacycommissie voor de toegang tot de gegevens van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV), waardoor de parking op een moderne manier kan worden beheerd in plaats van met de klassieke baren en betaalautomaten.*

Uit de studie van het parkeeragentschap blijkt dat de parking inderdaad niet alleen door klanten van Carrefour wordt gebruikt, maar daarnaast vooral door automobilisten die in de omliggende straten werken en niet door pendelaars die nadien verder reizen met het openbaar vervoer.

De Keizer Karellaan kan niet opnieuw worden ingericht voordat de werken van Vivaqua zijn voltooid. In het kielzog daarvan zullen een aantal wegmarkeringen en oversteekplaatsen lichtjes worden aangepast, maar wij moeten eerst

spécifique de la gare de Berchem-Sainte-Agathe a-t-elle déjà été posée? Quels contacts et concertations comptez-vous mettre en place avec les autorités de Flandre, qu'elles soient régionales ou locales - comme les communes de Asse et Dilbeek -, pour que la gestion de ce territoire transfrontalier soit coordonnée et cohérente ?

Enfin, quelles mesures immédiates êtes-vous à même de soutenir ou de proposer afin que les problèmes les plus criants d'accessibilité pour les entreprises et grandes surfaces commerciales, ainsi que d'insécurité - comme le passage à niveau de la rue Nestor Martin - puissent être traités sans plus tarder ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne sais pas si j'ai encore le temps de répondre !

Mme la présidente.- Il aurait en effet fallu réduire cette question orale. Une question orale ne peut naturellement pas prendre autant de temps qu'une interpellation.

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne le park and ride, sur la base d'une note d'orientation stratégique de Bruxelles Mobilité, l'agence de stationnement a pris contact début 2016 avec Carrefour pour étudier le projet de parksharing. Le gestionnaire est heureusement demandeur, mais l'agence est actuellement en attente d'une décision de la Commission de la protection de la vie privée concernant l'autorisation d'accès à la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV), qui permettrait de gérer le parking à l'aide de moyens modernes et non via des systèmes de gestion des accès traditionnels : barrières, caisses automatiques, ticketing.

Par ailleurs, l'agence a également réalisé une étude d'occupation/rotation pour identifier l'usage actuel du parking. Celle-ci a mis en évidence qu'une partie de l'offre est bien utilisée par d'autres usagers que les clients du commerce, mais qu'il s'agit davantage d'automobilistes qui travaillent dans les rues voisines que de navetteurs qui effectuent un transfert vers les transports en commun.

nadenken over het beheer van de verkeerslichten. Bovendien zal de Leopold II-tunnel tussen 2017 en 2019 worden gerenoveerd en kan er voordien niets worden ondernomen.

Mijn diensten werden niet echt bij het stedenbouwkundig attest betrokken. Infrabel bereidt de stedenbouwkundige vergunningen en de wedstrijden voor de overwegen voor. Wij zijn bereid om samen met Infrabel naar oplossingen te zoeken, maar het feit dat wij niet van bij het begin bij het dossier werden betrokken, kan de zaken bemoeilijken.

In het regeerakkoord hebben we de noodzaak benadrukt om snel een GEN-aanbod in de metropolitane zone te ontwikkelen en de ontbrekende infrastructuur te voltooiën. De regering zal er bij de federale regering en de NMBS-groep op aandringen om de spoorweginfrastructuur zodanig in te richten dat er in minstens dertig bestaande stations een trein om het kwartier is tijdens de piekuren.

Wij willen van het station van Sint-Agatha-Berchem een echte multimodale pool maken waar het GEN-netwerk, het bus- en tramnetwerk van de MIVB en het busnet van De Lijn op elkaar aansluiten. De MIVB heeft geïnvesteerd in een nieuwe eindhalte en zal de buslijnen versterken in het kader van het nieuwe busplan.

Het dossier van het GEN is aan bod gekomen op het laatste Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Minister Bellot was aanwezig toen de gemeente haar memorandum over de mobiliteitsproblemen rond het station van Sint-Agatha-Berchem overhandigde.

Wij hebben regelmatig contact met Vlaanderen. De Keizer Karellaan zal worden bestudeerd in het kader van de Leopold II-laan.

De ontwikkeling van het station van Sint-Agatha-Berchem, met inbegrip van de bouw van de brug, hangt af van Infrabel. Wij volgen dit dossier evenwel op de voet op, samen met de gemeente.

En ce qui concerne l'avenue Charles-Quint, aucun projet de réaménagement de cette voirie ne peut être réalisé avant que Vivaqua n'ait pu achever ses travaux. Des marquages et des adaptations mineures des traversées sont prévues dans la foulée, mais il faut d'abord mener une réflexion pour fluidifier les axes via la gestion des carrefours à feux. Par ailleurs, la rénovation du tunnel Léopold II sera effectuée en 2017-2019 et aucun travail ne peut être effectué avant ce chantier.

Le certificat d'urbanisme a été délivré par les services d'urbanisme, mais mes services n'ont pas vraiment été impliqués. Infrabel s'occupe du suivi de ce certificat et prépare des permis d'urbanisme, ainsi que des concours pour certains passages. Nous sommes prêts à trouver des solutions avec Infrabel, mais le fait que nous n'ayons pas été partie prenante dès le début peut compliquer les choses, en fonction de ce que la société proposera.

L'accord de gouvernement souligne la nécessité de mettre en œuvre sans plus tarder une offre RER sur la zone métropolitaine et de finaliser les infrastructures encore manquantes. Le gouvernement préconisera, auprès du gouvernement fédéral et du groupe SNCB, l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire afin d'assurer un train tous les quarts d'heure en heure de pointe dans minimum 30 gares existantes.

La vision pour la gare de Berchem-Sainte-Agathe est celle d'un vrai pôle multimodal qui connecte le réseau RER, le réseau de trams et les bus de la STIB et de De Lijn. La STIB a investi dans son nouveau terminus pour assurer une très bonne liaison entre les divers modes de déplacement. De plus, il est prévu un premier renforcement de la desserte de bus dans le cadre de la mise en œuvre du futur Plan directeur bus.

Le dernier Comité exécutif des ministres de la mobilité a abordé le dossier du RER. S'agissant plus spécifiquement la gare de Berchem-Sainte-Agathe, le ministre Bellot était présent lorsque la commune a remis son mémorandum sur les problèmes de mobilité autour de ladite gare.

Des contacts réguliers sont pris avec la Flandre. L'axe que vous évoquez sera analysé dans le cadre de la rénovation du boulevard Léopold II.

Le développement de la gare de Berchem-Sainte-

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Het is belangrijk om het dossier van het GEN aandachtig op te volgen en de problemen met de tunnels en het beheer van de verkeerslichten op te lossen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "de aankondiging van een GEN-station aan de Berenkooi".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans).*- *Beliris en het gewest onthulden op 13 september het tracé en de stations van de nieuwe metrolijn die Albert met Bordet zal verbinden. Bij die gelegenheid werden er ook afbeeldingen van de toekomstige metrostations getoond, waaronder een*

Agathe, y compris la construction du pont, dépend d'Infrabel. Toutefois, nous suivrons de près ce dossier avec la commune.

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- Je vous demande d'accorder toute votre attention au dossier du RER.

Les problèmes des tunnels doivent également être résolus, ainsi que celui du phasage des feux.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BERNARD CLERFAYT

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "l'annonce d'une gare RER à la Cage aux Ours".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à M. Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Beliris et la Région ont dévoilé ce mardi 13 septembre le tracé et les stations de la nouvelle ligne de métro 3 qui reliera Albert à Bordet, dans le nord de Bruxelles. La plaquette distribuée aux journalistes à l'occasion de cette conférence de presse commune comprenait

knooppuntstation aan de Berenkooi, dat door de metro en het gewestelijk expresnet (GEN) zou worden gedeeld.

Dat stemt overeen met wat in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) staat, namelijk: "Het streefdoel bestaat erin tegen 2020 het netwerk van 39 stations dat is vastgelegd in het 'GEN-schema 2015' verder aan te vullen, door er de Brusselse stations in op te nemen waarvan sprake is in het Iris 2-Plan (Kuregem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée Français, Ganshoren-Veroost, Wielemans)."

Ik ben weliswaar blij dat de federale minister die verantwoordelijk is voor Beliris daar een GEN-station aankondigt, maar ik vrees dat er in de praktijk niets van zal terechtkomen. Ik vraag me immers af wat het standpunt van de NMBS is en op welke manier het gewest zijn gelijk kan halen in het dossier.

De media hebben ook grote vragen over het akkoord tussen Infrabel en de NMBS om daar een halte aan te leggen, want het aantal sporen zou er op vier moeten worden gebracht om vertragingen op lijn 161 te voorkomen.

Hebben de NMBS en de federale regering zich daartoe verbonden? Hebt u contact met de NMBS en minister Bellot van Mobiliteit? Van wanneer dateert het recentste contact?

Wat is het recentste standpunt van de NMBS? Als er echt sprake is om daar een GEN-station te bouwen, zal de aanvraag voor de bouwvergunning dan ook over de perrons en de afwerking van het station gaan of gebeurt alles in twee fases? Zal er een derde of een vierde spoor worden aangelegd? Welke impact zal dat hebben op de werkzaamheden in de wijk? Is het aangewezen om het metrostation te bouwen zonder dat de andere werkzaamheden worden uitgevoerd?

des images et des descriptions des futures stations de métro. Elle annonçait en outre l'aménagement d'une gare multimodale métro-réseau express régional (RER) à la Cage aux Ours à Schaerbeek.

Ceci est conforme à ce qui est prévu dans le Plan régional de développement durable (PRDD). Il dit : "L'objectif à l'horizon 2020 sera de compléter le réseau des 39 gares reprises dans le Schéma RER 2015, en y intégrant les gares bruxelloises citées dans le Plan Iris 2 (Cureghem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée français, Ganshoren, Veroost, Wielemans). L'objectif à l'horizon 2020-2025 sera de compléter le réseau des haltes existantes par la création des haltes ferroviaires suivantes : Cureghem, Verboeckhoven, Josaphat, Érasme, Anderlecht, Ganshoren Expo."

Si je me réjouis de voir le ministre fédéral en charge de Beliris annoncer en conférence de presse la réalisation d'une gare RER à cet endroit, je crains que cet objectif régional ne se réalise pas dans les faits. Je m'interroge en effet, par rapport au maintien de l'option d'une gare à cet endroit, quant à la position de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) et de la capacité de la Région à se faire respecter dans ce dossier.

L'article de presse met en tout cas sérieusement en doute l'accord d'Infrabel et de la SNCB sur la création de cette halte, car elle nécessiterait la mise à quatre voies pour éviter de créer des bouchons et de ralentir la ligne 161 qui passe à cet endroit. Sans un accord de la SNCB, ces objectifs du PRDD ne se réaliseront donc pas.

Y a-t-il un accord ou un engagement de la SNCB sur cette question ? Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministre M. Reynders, en charge de Beliris, s'y est-il engagé ? Quels contacts ont-ils été pris avec la SNCB et avec le ministre M. Bellot, en charge de la Mobilité ? De quand datent les derniers contacts à ce sujet ?

Quelle est la dernière réponse officielle de la SNCB ? De quand date-t-elle ? S'il est effectivement question de réaliser à cet endroit une gare RER, la demande de permis à introduire par Beliris intégrera-t-elle les quais et les aménagements définitifs de cette gare, ou le chantier se déroulera-t-il en deux phases ? Devra-t-on aménager une troisième ou une quatrième voie ? Quel impact cela aura-t-il sur les travaux dans le

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De NMBS heeft nooit formeel ingestemd met een halte aan de Berenkooi en ze doet ook niet geheimzinnig over het feit dat ze niet overtuigd is van het belang ervan. Het is immers niet haalbaar om het aantal sporen daar op vier te brengen.*

De afbeeldingen die de media op 13 september te zien kregen, tonen inderdaad overstapmogelijkheden tussen de trein en de toekomstige metro.

(Opmerkingen van de heer Clerfayt)

Voor zover ik weet heeft de minister belast met Beliris zich nog nergens toe verbonden. We kunnen echter maar blij zijn dat er rekening wordt gehouden met de verzuchtingen van het gewest, dat het metrostation wil combineren met een toekomstig GEN-station.

In de ideale wereld zou het gewest instaan voor alle Beliris-projecten. Ook al is de minister een Brusselaar, toch blijft het vreemd dat federale ambtenaren de beslissingen nemen. Voor zover ik weet, is de NMBS echter nog altijd niet overtuigd van het nut van een combinatiestation.

De laatste vergadering met de federale overheid is gepland voor over twee weken. Ze gaat over het spoorinvesteringsplan en het transportplan voor 2016-2020. Daar zullen we de kwestie ter sprake brengen.

Het is duidelijk dat Beliris geen mandaat heeft voor de bouw van de spoorweghalte. Het ontwerp van metrostation Verboeckhoven houdt rekening met de mogelijkheid van een toekomstig spoorwegstation.

Studiebureau Technum bekeek de haalbaarheid van de nieuwe spoorweghalte. Er zijn talloze technische moeilijkheden, maar de enige realistische optie zijn twee zijperrons tussen de brug aan het Verboeckhovenplein en de brug aan

quartier ? Est-il utile de ne construire qu'une gare pour le métro sans réaliser l'intégralité des travaux ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- La SNCB n'a jamais donné d'accord formel quant à une desserte de ce lieu intermodal. Elle ne fait néanmoins pas mystère d'être peu convaincue par cet arrêt, pour des questions de cohabitation entre trains lents et trains InterCity (IC). En effet, étant donné la topologie des lieux, une mise à quatre voies n'est pas envisageable sur ce tronçon.

Effectivement, les images de synthèse présentées à la presse le 13 septembre 2016 montrent une correspondance entre une gare SNCB et le futur métro. Cela dit, la conférence de presse était un peu spéciale.

(Remarques de M. Clerfayt)

Les diapositives présentées lors de cette conférence de presse étaient un peu spéciales, avec une correspondance entre une gare de la SNCB et le futur métro.

À notre connaissance, le ministre en charge de Beliris ne s'est pas encore engagé plus précisément sur ce sujet. Nous pouvons toutefois nous réjouir que l'on tienne compte du souhait de la Région, qui demandait que la conception de la gare de prémétro intègre une connexion avec une future gare RER. La Région a insisté sur ce point auprès de Beliris.

Idéalement, c'est la Région qui devrait être en charge de tous les projets de Beliris, et pas des fonctionnaires fédéraux. Même si le ministre est bruxellois, les fonctionnaires fédéraux n'ont pas à décider à la place des Bruxellois. Cela étant, à ma connaissance, ce souhait n'est pas encore partagé par la SNCB, qui n'est toujours pas convaincue de l'intérêt d'une telle connexion.

Une dernière réunion avec le niveau fédéral est prévue dans deux semaines. Elle concerne le Plan d'investissement ferroviaire 2016-2020 et le Plan de transport 2016-2020. Nous y aborderons explicitement cette question, pour clarification.

de Helmetsesteenweg, zonder wijziging aan de bestaande sporen. Dat kan volledig op spoorwegterrein en Infrabel schat dat het om een investering van ongeveer 11 miljoen euro gaat.

Uit de studie blijkt dat de halte er ook kan komen als er geen vier sporen worden aangelegd, op voorwaarde dat de InterCity- en S-diensten goed op elkaar worden afgestemd. De NMBS is daar voorlopig nog niet van overtuigd.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans).*- *Zet de studie het regeringsengagement om daar een station aan te leggen op de helling? Blijft ze overtuigd van de nood van het station?*

Zal ze dat argument gebruiken om de NMBS en Infrabel ertoe te bewegen om het station daadwerkelijk te bouwen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We blijven bij onze vraag.*

We moeten echter voorzichtig zijn, want we willen ook een metrostation. Het toekomstige GEN-station moet in het Beliris plan worden opgenomen. We

Il est clair que Beliris n'est pas mandaté pour construire la halte de chemin de fer en elle-même. Toutefois, la conception de la station de métro Verboeckhoven intègre la possibilité de créer à l'avenir une halte de chemin de fer au-dessus de la station de métro.

La création de cette nouvelle halte de chemin de fer a fait l'objet d'analyses de faisabilité par le bureau d'études Technum, commandées par Bruxelles Mobilité et Infrabel. Étant donné les nombreuses contraintes techniques, la seule option réaliste retenue par ces deux études est d'implanter deux quais latéraux entre le pont de la place Verboeckhoven et celui de la chaussée de Helmet, sans implanter de nouvelles voies, ni modifier les voies existantes. Cette implantation peut se dérouler intégralement sur des terrains ferroviaires et les investissements sont estimés par Infrabel à environ 11 millions d'euros.

L'étude de Bruxelles Mobilité met en évidence que l'exploitation de ce point d'arrêt est possible sans mise à quatre voies, moyennant une restructuration conséquente des services InterCity (IC) et S. Sur ce point, il est clair que la SNCB n'est pas encore convaincue, mais le débat est en cours.

Mme la présidente.- La parole est à M. Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Cette étude remet-elle en cause l'engagement pris par le gouvernement dans le nouveau PRDD de créer une gare à cet endroit ? Le gouvernement reste-t-il convaincu de la nécessité d'une telle gare pour développer le quartier et garantir l'intermodalité ?

Dans l'affirmative, le gouvernement avancera-t-il cet argument pour amener la SNCB et Infrabel à étudier plus sérieusement la création d'une telle gare et à s'y engager fermement ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous maintenons notre demande.

Nous devons être prudents, car nous sommes également demandeurs d'un métro. Il importe que la future gare RER soit prévue dans le projet de

zetten onze dialoog met de federale overheid verder.

Het investeringsplan dat de federale regering over enkele weken goedkeurt, zal duidelijk maken of ze rekening houdt met onze verzuchtingen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de toegankelijkheid van de parkings van privéoperatoren voor de buurtbewoners".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Het regeerakkoord voorziet erin om privéparkeergarages buiten de kantooruren door buurtbewoners te laten gebruiken. Zo'n maatregel lijkt vanzelfsprekend als je weet hoe overvol de straten staan.*

We hadden het in december 2015 voor het laatst daarover en daarom wil ik vandaag een stand van zaken vragen. Blijkbaar zijn in een aantal gemeenten een heleboel omwonenden vragende partij.

Sommige gemeenten hebben het onderwerp al aangekaart bij de eigenaars van privéparkeergarages. Er zijn weliswaar nog bijna nergens akkoorden afgesloten, maar blijkbaar staan meerdere privé-exploitanten open voor het idee.

Beliris. Nous poursuivrons le dialogue avec le niveau fédéral à ce sujet.

Le plan d'investissement qui sera approuvé par le pouvoir fédéral dans quelques semaines nous permettra de savoir jusqu'où il aura tenu compte de nos demandes.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION 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 "l'accessibilité des parkings d'opérateurs privés aux riverains".

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- L'accord de gouvernement prévoit que la Région œuvre à la mise à disposition des parkings privés aux riverains en dehors des heures ouvrables. La réalisation d'une telle mesure semble évidente, compte tenu de la saturation des voiries, des difficultés qu'éprouvent de nombreux Bruxellois à stationner près de chez eux le soir et du temps perdu à tourner dans les quartiers, et pas seulement dans les communes les plus denses. C'est aussi, selon moi, une solution praticable et réaliste, qui est tout à la fois au bénéfice des automobilistes et des opérateurs privés, qui rentabiliseraient davantage leur parking.

Nos dernières discussions sur le sujet remontent à décembre 2015, il y a près d'un an. Je souhaiterais donc que nous fassions le point sur ce dossier. Il me revient de certaines communes qu'il existe une forte demande émanant des riverains quant à la

Het zou echter jammer zijn als elke gemeente haar eigen gang gaat zonder rekening te houden met de regels die het gewest heeft vastgelegd. Dat zou immers tot grote prijsverschillen kunnen leiden.

In december zei u dat er studies over het delen van parkeergarages liepen. Wat hebben die opgeleverd? Hebt u gesprekken met de gemeenten over de parkeerverzuchtingen van de omwonenden?

Hebt u contacten met privé-exploitanten? Hebt u al een conventie uitgewerkt? De gemeente Schaarbeek heeft al een belastingstelsel dat onwillige bedrijven straft. Dat heeft de gemeente al 550 extra parkeerplaatsen opgeleverd.

Overweegt u om gewestelijke regeling te treffen om privé-exploitanten te stimuleren om hun parkeergarage met omwonenden te delen?

mise à disposition de places de parking en dehors des heures ouvrables.

Dès lors, certaines d'entre elles ont déjà relayé le sujet auprès d'opérateurs privés. Si aucune convention n'est signée dans la majorité des cas, plusieurs opérateurs accueilleraient l'idée plutôt favorablement.

Néanmoins, il serait regrettable que chaque commune avance de son côté, de manière un peu anarchique et en dehors d'un cadre réglementaire fixé par la Région. Cela risquerait d'entraîner des déséquilibres important en termes de tarification ou d'horaire.

En décembre dernier, vous déclariez que des études relatives à la mutualisation des parkings étaient en cours. Pouvez-vous nous en indiquer les résultats ? Avez-vous rencontré les communes concernant les demandes des riverains en matière de stationnement ? Celles-ci sont bien placées pour identifier les besoins des habitants et les opportunités auprès des opérateurs privés.

Avez-vous pris contact avec des opérateurs privés ? Avez-vous déjà travaillé à l'élaboration d'une convention ? Nous savons que la commune de Schaarbeek a d'ores et déjà mis en œuvre un système de taxation favorisant les sociétés qui mutualisent leur parking, ou plutôt, pénalisant les sociétés récalcitrantes. Grâce à cette mesure, la commune compte déjà 550 places de parking supplémentaires à offrir aux riverains.

Avez-vous envisagé de créer une base réglementaire portant sur un système régional qui encouragerait les opérateurs privés à mettre leur parking à disposition des riverains ? Cela permettrait d'aider les communes à avancer de manière cohérente et harmonieuse, et non au cas par cas et sans cohérence, dans ce projet qui a toute son importance pour la qualité de vie des Bruxellois.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik heb u al vaker vragen gesteld over het delen van parkeerterreinen bij supermarkten.*

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises sur la mise à disposition des parkings de supermarchés aux

Naast Schaarbeek zijn er nog enkele gemeenten die vrijstelling van kantoorbelasting bieden aan bedrijven die hun parkeergarage delen met omwonenden. Ik vroeg u of u andere gemeenten wilt stimuleren om ook zo'n systeem op te zetten.

In uw antwoord van 9 maart 2015 zei u dat we het potentieel van supermarktparkeerreinen absoluut moeten benutten. Hebt u daar anderhalf jaar later werk van gemaakt?

Als antwoord op een vraag over de toepassing van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) zei de minister van Leefmilieu dat het beheerscontract van parking.brussels voorzag in een databank met alle parkeergarages van het Brussels Gewest.

U zei zelf dat het ontbreken van zo'n gemeenschappelijke databank het grootste probleem vormde. Hoe staat het daar nu mee? Is het aangekondigde parkeerobservatorium intussen opgericht?

Uit het antwoord dat de minister van Leefmilieu gaf, blijkt dat er slechts 173 parkeerplaatsen ter beschikking gesteld zijn van omwonenden op een totaal van 2.535 ongebruikte parkeerplaatsen. Dat is erg weinig. Daaruit blijken de beperkingen van het BWLKE. Het is duidelijk dat we sneller werk moeten maken van een overeenkomst met supermarkten. Uit de cijfers blijkt ook dat we de rol die parking.brussels speelt opnieuw moeten bekijken.

Uit het antwoord op een schriftelijke vraag blijkt dat parking.brussels bij het wegwerken van openbare parkeerplaatsen een berekeningswijze wil hanteren waardoor het minimaal moet compenseren.

Nochtans bestaan daar regels over. Het Iris 2-plan en het parkeerbesluit van 2013 zijn in die zin ongewijzigd. Het legt een significante compensatie van het aantal verdwenen openbare parkeerplaatsen op. Ik hoop dan ook dat parking.brussels zijn standpunt zal herzien en ervoor zal zorgen dat Brusselaars die zich alleen met de auto kunnen verplaatsen, 's avonds ergens kunnen parkeren als ze thuiskomen.

riverains. Outre Schaerbeek, quelques rares communes bruxelloises proposent, dans leur règlement sur les taxes des bureaux, des exonérations en cas de mise à disposition aux riverains. Je vous avais demandé si vous envisagiez d'inciter d'autres communes à adopter un tel système.

En réponse à mon interpellation du 9 mars 2015 sur le même sujet, vous déclariez à juste titre : "Nous devons absolument exploiter les énormes possibilités liées aux parkings de supermarchés. En effet, ceux-ci ne sont entièrement occupés que le samedi après-midi et conservent des places disponibles à d'autres moments de la semaine. Nous devons examiner, avec les responsables des supermarchés, comment ces places pourraient être mieux exploitées." Un an et demi plus tard, quelles démarches ont-elles été entreprises afin de mieux exploiter lesdits parkings de supermarchés au bénéfice des riverains ?

Par ailleurs, en réponse à une question sur la mise en œuvre du volet stationnement du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), la ministre de l'Environnement précisait que le contrat de gestion de parking.brussels prévoyait la mise en place d'une base de données de tous les parkings en Région bruxelloise. Elle précisait que parking.brussels créerait un observatoire des parkings chargé de cette mission.

Vous-même affirmiez que le problème résidait dans l'absence de base de données commune et que vous ignoriez combien de places de parking existaient et où elles se trouvaient. Or, pour exécuter le Cobrace, vous aviez besoin d'une telle base de données. Où en est-elle ? Qu'en est-il de l'observatoire des parkings qui était annoncé ?

Au vu de la réponse fournie par votre collègue de l'Environnement concernant le renouvellement ou la prolongation des permis d'environnement en exécution du Cobrace, il s'avère que sur les 85 dossiers traités, qui couvrent 8.845 emplacements de stationnement, 2.535 places étaient excédentaires au sens du Cobrace, dont 308 ont été supprimées, 87 ont été réaffectées à des fonctions autres que du logement ou du parkings publics, 2.167 ont été soumises à la charge environnementale, 249 ont été réaffectées en parking public et 173 seulement ont été

réaffectées au parking à l'attention des riverains. Il s'agit d'une faible proportion, puisque cela représente 6,8% des places excédentaires, même s'il appartient aux entreprises concernées de faire ce qu'elles veulent de leurs emplacements.

Ces chiffres démontrent les limites du Cobrace vis-à-vis de l'objectif de mise à disposition de parkings hors voirie pour les riverains. Ils démontrent aussi la nécessité d'accélérer la dynamique de mise à disposition des parkings de supermarchés. Ils dénoncent enfin la nécessité de recadrer le rôle et la mission de parking.brussels dans la compensation hors voirie de places de parking supprimées en voirie.

Il ressort d'une réponse à une question écrite sur les modalités de compensation que parking.brussels semble vouloir adopter une méthode de calcul qui limite son intervention au minimum syndical, voire moins encore, par rapport à ce qu'elle devrait logiquement compenser. On évoque différents scénarios de compensations lors de la construction de nouveaux logements.

Une base légale existe pourtant en la matière. Le Plan Iris 2, confirmé par l'ordonnance mobilité de 2013 et l'arrêté de stationnement de 2013, malgré les modifications en cours, restera inchangé sur ce point. Il impose de compenser significativement hors voirie les places de stationnement supprimées en voirie. J'espère donc que l'agence reverra sa position et mettra en place les conditions pour que les Bruxellois qui n'ont pas d'autres choix que la voiture pour se déplacer puissent trouver une place de stationnement en rentrant chez eux le soir.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik vraag me af welk beleid u voert met betrekking tot buurtparkings. Bij buurtparkings krijgen de bewoners geen parkeerplaats op straat, maar wel een in een kantoor- of winkelgebouw. Wie voert dat beleid dan uit: parking.brussels of hebben de negentien gemeenten elk apart een beleid met betrekking tot buurtparkings?

Het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en Mobiliteitsbedrijf Antwerpen heeft een soort van parkeermakelaar die op zoek gaat naar bedrijfs- of

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le système des parkings de quartier permet aux riverains d'occuper les places de stationnement sur les parkings des supermarchés et des entreprises. L'exploitation de ces parkings est-elle assurée par parking.brussels ou par des instances locales ?*

À Anvers, un agent se charge de repérer les places de stationnement qui pourraient être ainsi mises à disposition auprès des bureaux et des supermarchés. La société de parking loue ensuite

winkelparkings. Het parkeerbedrijf verhuurt vervolgens de overblijvende parkeerplaatsen. De bewoner moet zijn bewonerskaart afgeven, want hij heeft die niet meer nodig. Hij krijgt een vaste parkeerplaats in een huurparking in zijn straat of in de buurt. Op die manier worden de wagens van de straat gehaald en komt er plaats vrij.

In 2015 werden er in Antwerpen op die manier 1.400 parkeerplaatsen gecreëerd, namelijk 850 voor wagens, 515 voor fietsen en een paar voor motorfietsen. Werkt parking.brussels op een gelijkaardige manier? Als de negentien gemeenten voor parkeermakelaar blijven spelen, geraken we er niet. Die taak moet parking.brussels op zich nemen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans)*.- *Ik vind ook dat parking.brussels verdwenen parkeerplaatsen moet compenseren.*

Twee jaar geleden heb ik het agentschap het parkeeractieplan van de gemeente Evere bezorgd, maar daar is nog geen regel van uitgevoerd.

Ik wil best dat de gewestelijke logica voor parkeerplaatsen in het gewest primeert, maar als parking.brussels niet reageert, zal ik zelf lokale initiatieven nemen. Dat zal de boel natuurlijk niet efficiënter maken.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Parking.brussels heeft een aantal initiatieven genomen in verband met privéparkeergelegenheid, denk maar aan het P+R-beleid aan de Carrefour van Oudergem aan de Vorstlaan. De gemeente verzet zich echter tegen dat project.*

ces places aux riverains qui disposent ainsi d'une place de stationnement fixe dans leur quartier. Cette opération permet de supprimer des voitures de la voirie et de libérer des places. En 2015, 1.400 places de parkings ont ainsi été créées dont 850 pour des automobiles.

Parking.brussels fonctionne-t-il de manière identique ? Si les dix-neuf communes continuent à intervenir, nous n'y parviendrons pas. Il faudrait que cette opération soit reprise par l'agence régionale.

Mme la présidente.- La parole est à M. Chahid.

M. Ridouane Chahid (PS).- Je ne vais pas aller aussi loin qu'Anvers, mais je vais rester à Bruxelles. Je pense effectivement que les places supprimées en voirie doivent être compensées. Parking.brussels doit jouer son rôle régional et centraliser tout cela.

Dans ma petite commune d'Evere, il y a deux ans déjà que j'ai confié à l'agence mon plan d'action de stationnement - qui s'inscrit bien dans la logique d'un opérateur régulant le nombre de places - et je n'en ai pas encore vu la moindre ligne transposée.

Je veux bien qu'une logique suprarégionale régisse le contrôle de l'ensemble des places de stationnement de la Région, mais si je me retrouve à jouer le jeu tandis que cet opérateur ne le joue pas, j'agirai au niveau local. Évidemment, ce n'est pas comme ça que nous aurons gagné en efficacité !

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Certaines initiatives relatives aux parkings d'opérateurs privés ont été prises par l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. À titre d'exemple, je citerais le projet relatif au développement de la politique Park and Ride au Carrefour d'Auderghem, boulevard du Souverain, en vue de mutualiser les

De uitvoering van zo'n parkeerdeelplan stoot vaak op administratieve en financiële problemen. Een stimulerende fiscale context voor de negentien gemeenten zou een grote vereenvoudiging betekenen, maar dan nog is er de juridische kwestie.

Parking.brussels ontwikkelt de strategie. Binnenkort zal de regering in laatste lezing de parkeerbesluiten goedkeuren, waardoor parking.brussels een echt parkeerbeleid kan voeren. Ik heb ook opdracht gegeven om een lijst van problemen aan de regering te bezorgen. Die zal dan duidelijke instructies geven, zodat gemeenten doen wat van hen wordt verwacht.

Net zoals u vind ik dat het veel te lang heeft geduurd, maar nu zijn we op de goede weg. Ik zal trouwens binnenkort de werking van het agentschap laten doorlichten.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Parking.brussels kampt blijkbaar met aanzienlijke problemen.*

Wie is waarvoor verantwoordelijk? Zal het gewest

emplacements de parking du site entre différentes catégories d'usagers (clients, personnel, navetteurs, riverains). La commune s'oppose toutefois à ce projet.

La mise en œuvre de projets de mutualisation est en effet souvent confrontée à des problèmes administratifs (permis d'environnement et d'urbanisme) et financiers (investissements, faiblesse des recettes). Un contexte fiscal incitatif de taxe sur les emplacements de parking d'opérateurs privés, commun aux dix-neuf communes, permettrait de simplifier et de soutenir les projets. Une base réglementaire portant sur un système régional de taxation permettrait également de faciliter la mutualisation de l'accessibilité des parkings des opérateurs privés. Une question juridique se pose toutefois.

L'Agence de stationnement et l'opérateur régional développent une stratégie en la matière et réalisent des projets de mutualisation. Prochainement, le gouvernement adoptera en dernière lecture les arrêtés de stationnement, ce qui permettra à l'agence de s'atteler à une réelle politique de stationnement. J'ai également demandé à l'agence de répertorier tous les problèmes qui se posent et de les communiquer au gouvernement, qui lui donnera ensuite des instructions claires, afin que chaque commune joue le rôle qu'elle doit jouer, ce qui n'est pas toujours le cas.

Comme vous, je pense que cela a pris trop de temps, mais le dossier est à présent en bonne voie et l'agence s'emploie à développer cette stratégie. Les priorités, dont la mise en œuvre du fonctionnement de l'Agence de stationnement, étaient nombreuses. Lorsque je suis entré en fonction, l'agence n'était même pas opérationnelle !

Par ailleurs, je ferai bientôt procéder à une analyse de la gestion de l'agence, y compris le fonctionnement de son conseil d'administration.

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- Je constate que l'agence régionale de stationnement est confrontée à des difficultés majeures.

Qui fait quoi ? La Région gèrera-t-elle l'ensemble

het hele project trekken? Plaatsen in het centrum zullen duurder zijn. Zal het gewest de zaken bespoedigen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het dossier is inderdaad een van onze prioriteiten.*

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is niet de bedoeling om nieuwe belastingen in het leven te roepen en vervolgens welwillende bedrijven vrij te stellen. We moeten tot een win-winsituatie komen, die zowel bedrijven als omwonenden ten goede komt. Het gaat niet om extra inkomsten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ja, maar een belasting kan dat stimuleren.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik weet niet zeker of het gewest daarvoor bevoegd is. Het lijkt me eerder een gemeentelijke bevoegdheid.*

Ik ben het eens met de bedenking die de heer Chahid maakte. Er wordt vaak ingezet op gewestelijke instanties waaraan de gemeenten bepaalde bevoegdheden moeten delegeren, maar dan moeten die instanties ook efficiënt werk leveren.

Een significatieve compensatie van verdwenen parkeerplaatsen betekent dat er meer moet gebeuren dan wat parking.brussels vandaag doet en in de toekomst van plan is.

du projet, ou les spécificités communales prévaudront-elles ? Le prix des places sera plus élevé dans le centre-ville qu'ailleurs. La Région interviendra-t-elle pour accélérer le processus ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce dossier figure effectivement parmi nos priorités.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En matière d'initiatives à prendre pour encourager les entreprises, le but n'est pas de créer de nouvelles taxes pour exonérer ceux qui mettent des places à disposition. Il s'agit de mettre en place une opération win-win, et ceux qui doivent y gagner, ce sont les entreprises et les riverains. L'idée n'est pas de ramener des recettes supplémentaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, mais la taxe peut favoriser cela.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne suis pas sûr que ce soit de la compétence de la Région. Cela concerne plutôt les communes.

Ma question sur la base de données peut se satisfaire d'une réponse écrite ultérieure.

Je rejoins M. Chahid sur son observation et sur le fait que l'on mise beaucoup sur les instances régionales qui se mettent en place et incitent les communes à mutualiser et déléguer certaines compétences. Il importe dès lors d'avoir un retour efficace de la part de ces instances.

La compensation est une réelle mission de l'agence, qui figure dans l'ordonnance. Prenons-en la définition. Dans la réponse à ma question écrite, il est indiqué que l'agence prévoit des compensations selon divers scénarios, notamment quand il y a de nouveaux projets de logements. La définition du verbe "compenser", c'est contrebalancer, neutraliser un inconvénient ou un préjudice par un avantage, un dédommagement. C'est également ce qui est prévu dans le Plan Iris 2 et l'arrêté.

Quant au mot "significativement", il vient de l'adjectif significatif et veut dire exprimer quelque chose nettement, sans ambiguïté. Une compensation significative des places perdues en

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gewest slaagt er niet in om een regionaal parkeerbeleid te voeren. Het parkeerbeleid blijft dus een lokale aangelegenheid.

Ik ben blij dat u erkent dat parking.brussels problemen heeft. Het advies van het Rekenhof is heel kritisch over de ontbrekende rekeningen van het agentschap en over het onduidelijke gebruik van de Visakaarten. Het is heel goed dat u daaraan aandacht besteedt en dat u parking.brussels operationeel krijgt, zodat het zich met het parkeerbeleid kan bezighouden. Dat is echt nodig in deze stad.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de uitbouw van de overstapparkings".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

voirie à compenser hors voirie, c'est donc plus que ce que l'agence fait aujourd'hui ou prévoit de faire dans le futur.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La Région ne parvient pas à mener une politique de stationnement efficace. Cette compétence demeure donc locale.*

Vous admettez donc que parking.brussels est confrontée à des problèmes. La Cour des comptes a émis de vives critiques concernant la gestion comptable de l'agence et l'utilisation peu claire des cartes Visa.

Je me réjouis que vous vous en préoccupez et que parking.brussels devienne opérationnelle pour assurer la politique de stationnement dans notre ville.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION 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 "le développement des parkings de transit".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de huidige chaos door werken aan de Ninoofse Poort".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de vele coördinatie- en aanpassingsproblemen wegens aanzienlijke recente werven in het Brussels Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Arnaud Pinxteren, die verontschuldigd is, wordt zijn interpellatie geacht te zijn ingetrokken, en wordt de toegevoegde interpellatie de hoofdinterpellatie.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het beheer van de Brusselse werven blijft een enorm pijnpunt. De werken aan de Rooseveltlaan en de Ninoofsepoort zijn treffende voorbeelden van het gebrek aan coördinatie.*

Aan de Rooseveltlaan laat niet alleen de informatie te wensen over. Er is ook weinig gedaan om de hinder te beperken. De fasering van de lichten werd aangepast om de doorstroming van het autoverkeer te bevorderen, maar daardoor moeten de voetgangers, fietsers en bussen nu 2,5 minuten wachten voor ze kunnen oversteken.

U kondigde naar aanleiding van een actualiteitsvraag aan dat het probleem opgelost zou worden, maar er is nog niets veranderd. Een werf organiseren, houdt niet alleen in dat je zorgt voor de doorstroming van de auto's. Je moet ook de veiligheid en de doorstroming van de andere weggebruikers waarborgen.

Bovendien werd de MIVB niet op de hoogte gebracht van de werken aan de Rooseveltlaan.

Dat de werf samenvalt met andere werken in de buurt, maakt de verkeerssituatie er zeker niet beter op. Daarbij komt nog de langdurige sluiting van de Stefaniatunnel en de Buyllaan. Die werken hebben een grote impact gehad op het tramverkeer.

De werken aan de Buyllaan waren amper voltooid toen de buurtbewoners een bericht in de bus kregen dat er gedurende twee jaar nieuwe werken

concernant "le chaos actuel autour des travaux de la Porte de Ninove".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "les multiples problèmes de coordination et d'aménagement présentés par les récents chantiers d'importance en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- En l'absence de M. Arnaud Pinxteren, excusé, son interpellation est considérée comme retirée et l'interpellation jointe devient l'interpellation principale.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'adapterai le texte de mon interpellation à vos annonces parues dans la presse. La gestion des chantiers dans notre Région pose de sérieux problèmes. Deux gros chantiers en cours sont symptomatiques du manque de coordination dans notre Région, à savoir celui de Roosevelt et celui de la Porte de Ninove.

Pour le premier, l'on peut s'inquiéter du manque d'information dont a manifestement pâti la mise en œuvre de la deuxième tranche des travaux et de la faiblesse du dispositif mis en place. En effet, à part assurer la fluidité du trafic automobile par des phases de feux qui pénalisent lourdement les piétons, les cyclistes et les bus, peu a été fait.

Une phase de feux dure 2,5 minutes. Donc, les piétons, les cyclistes et les bus doivent attendre 2,5 minutes avant de traverser alors que les voitures sont toutes passées, dans un sens ou dans l'autre. En réponse à ma question d'actualité sur le sujet, vous aviez annoncé que le problème serait réglé. Or rien n'a changé depuis deux semaines. Organiser un chantier, cela ne consiste pas à assurer le passage des seules voitures, mais à organiser la sécurité et le déplacement de tous les usagers.

Le chantier Roosevelt a été lancé sans que la STIB soit prévenue.

Par ailleurs, cette phase de chantier intervient à proximité d'autres chantiers déjà en œuvre dans le même périmètre, aggravant ainsi un peu plus

zouden plaatsvinden om de tramsporen te vervangen. Waarom werden beide werven niet op elkaar afgestemd om te vermijden dat het tramverkeer een tweede keer onderbroken zou worden?

En dan zijn er nog de werken aan de Generaal Jacqueslaan.

Het is hoog tijd dat er een globale reflectie komt over de planning van de grote werven, om de hinder te beperken en te vermijden dat hele stadsdelen verlamd raken.

Aan de Rooseveltlaan zijn de fietspaden op lukrake manier omgeleid, waardoor fietsers over kantstenen van 20 cm hoog moeten klauteren om op een hobbelig trottoir te geraken dat als fietspad dienstdoet en dat ze met de voetgangers moeten delen. Dat is gevaarlijk en slecht voor de mobiliteit. Ondanks de werken blijft het comfortabeler om het traject met de wagen af te leggen.

Ook de situatie aan de Ninoofsepoort is dramatisch: fietsers die door betonblokken worden tegengehouden, voetgangers die de Kleine Ring niet kunnen oversteken, scholen die haast onbereikbaar zijn... Als oplossing stelt u voor dat de mensen de tram niet betalen tussen de twee delen van de werf. Dat lost evenwel niets op! Mensen willen zich kunnen verplaatsen, ze willen geen gratis ticket!

Maatregelen zijn pas nuttig als er ook sancties worden opgelegd. De MIVB ondervindt grote hinder door dergelijke werken. Ze moet omleidingen organiseren, wat de reistijd verlengt, of extra voertuigen inzetten.

De nutsbedrijven zouden daarvoor mee verantwoordelijkheid moeten dragen. In de kostprijs van de werken zou ook de schadeloosstelling van de MIVB opgenomen moeten worden. Tot nu toe zijn het immers enkel de reizigers en de MIVB die ervoor opdraaien.

encore la situation. Tout cela faisant suite à la fermeture de longue durée du tunnel Stéphanie et de l'avenue Buyl qui concernent les mêmes flux de déplacement. Ces travaux ont eu un impact sur la mobilité au niveau du réseau de la STIB avec des connexions impossibles et des lignes de tram lourdement pénalisées.

À peine ce chantier était-il terminé sur l'avenue Buyl que les riverains recevaient un toutes-boîtes leur annonçant que des travaux allaient être effectués sur deux ans pour le remplacement des rails de tram. Pourquoi ces deux chantiers n'ont-ils pas été coordonnés afin d'éviter l'interruption de la circulation des trams une seconde fois !

Il s'agit d'une multitude de chantiers dans une même zone, il y en a d'autres encore effectués sur le boulevard Général Jacques. Autrement dit, tout un cadran de la Région se retrouve victime de lourdes perturbations pendant trois ans.

Il n'y a pas de réflexion globale quant aux gros chantiers qui nous attendent et sur leur phasage. Une coordination permettrait de limiter les désagréments et d'éviter une paralysie de secteurs entiers. Il n'y a donc aucune coordination quant au calendrier de ces chantiers ni entre les acteurs et les parties prenantes lorsque le chantier est déjà entamé.

Sur l'avenue Roosevelt, les pistes cyclables sont déviées de manière anarchique ou font des serpentins. Les cyclistes doivent enjamber une bordure de 20 centimètres pour accéder à un trottoir défoncé qui fait office de piste cyclable et qu'ils doivent partager avec les piétons. Ce sont autant d'éléments dangereux qui rendent la situation désagréable et qui entravent la mobilité.

Cela concerne des pans entiers de la Région. Certains trajets, malgré les travaux, continuent à être plus confortables à effectuer en voiture. Ces difficultés pénalisent les Bruxellois dans leur déplacement et modifient leur comportement. Les personnes à mobilité réduite non motorisées sont aussi lourdement pénalisées.

Quant au chantier de la Porte de Ninove, tout le monde aura vu ces vidéos montrant des cyclistes bloqués devant des blocs de béton. Pour des personnes avec enfants, le passage est impossible. Les piétons ne peuvent pas traverser la Petite

ceinture. L'Institut des arts et métiers est totalement enclavé. Les étudiants éprouvent d'énormes difficultés à traverser. Et en guise de solution, vous proposez aux usagers le tram gratuit entre les deux portions du chantier. En quoi cela réglerait-il la solution ? Les gens demandent à pouvoir se déplacer, pas à payer moins ! Cela n'aide pas les gens à arriver à l'heure. Songeons aussi aux personnes à mobilité réduite. Il se pose un réel problème de mobilité.

Les dispositions ne sont utiles que si des sanctions, parfois lourdes, sont infligées. La STIB est lourdement affectée par de telles situations, car elle doit prévoir des déviations, ce qui augmente les temps de parcours, ou ajouter des véhicules.

En termes de responsabilisation, il serait intéressant d'envisager la possibilité d'inclure, dans le coût des travaux, le dédommagement de la STIB quand celle-ci est fortement victime de perturbations liées à des chantiers. C'est un coût qui, jusqu'à présent, est uniquement pris en charge par les usagers de la STIB et par la STIB elle-même.

Il serait sans doute compliqué de dédommager les usagers de la STIB. Par contre, pour la STIB, il ne serait pas négligeable qu'en présence d'un chantier très perturbateur, elle puisse faire part des coûts qu'elle subit, de manière à responsabiliser les impétrants et les différents intervenants et à les inciter à procéder de la meilleure des façons.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*):- *De coördinatie van grote gewestelijke werven, zoals de Ninoofsepoort of de Rooseveltlaan, vereist overleg tussen de verschillende overheden. In Brussel blijft die coördinatie ondanks het Osirisplatform een probleem. Ik zeg dit niet alleen als parlementslid, maar ook als schepen van Openbare Werken, aangezien ik dagelijks met dit probleem wordt geconfronteerd.*

Ik heb met veel belangstelling uw interview in Le Soir gelezen. U stelt verschillende maatregelen

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cette question nous amène à nous interroger sur la coordination des chantiers, et plus particulièrement la gestion des grands chantiers régionaux tels qu'évoqués par exemple par Mme Delforge : Porte de Ninove, Roosevelt... La coordination des chantiers situés à proximité implique une concertation entre les différentes autorités.

Aujourd'hui, à Bruxelles, cette coordination est encore, pour différentes raisons et malgré la mise en place de l'application Osiris, un échec. Je le dis en tant que député, mais aussi avec ma casquette

voor om de situatie te verbeteren: Osiris versterken, meer middelen voor de communicatie uittrekken en de signalisatie verbeteren.

Niet alleen de automobilisten, maar ook het openbaar vervoer, ondervindt hinder van de gemeentelijke en gewestelijke werken. Er moet een globale coördinatie komen. Vandaag werkt Osiris alleen goed als het om een werf in een straat gaat. Wanneer het om meer werven gaat, in verschillende gemeenten of politiezones, met verschillende verzoekers, verloopt alles minder vlot.

De werken zijn natuurlijk noodzakelijk, ook al veroorzaken ze hinder. Bij het beheer van werven speelt ook de kostprijs een belangrijke rol. Soms vragen de buurtbewoners waarom er niet langer wordt doorgewerkt of 's nachts wordt gewerkt, maar dat kost geld.

Naast het eigenlijke beheer van de werf is er ook het probleem van de coördinatie. Er moet dringend een globale coördinatie komen in nauw overleg met het gewest en de gemeenten. Het maakt de burgers niet uit of het om een gewestweg of een gemeenteweg gaat. Zij willen gewoon zo weinig mogelijk hinder ondervinden.

Zullen de bijkomende middelen om de communicatie en de signalisatie te verbeteren enkel bestemd zijn voor de gewestwegen of ook voor de gemeentewegen?

Wat verstaat u onder het begrip hypercoördinatie?

Dankzij de nieuwe technologieën en de geolocatiefuncties kunnen nuttige apps voor de reizigers ontwikkeld worden. Welke ideeën overweegt u op het vlak van digitale communicatie?

d'échevin des Travaux publics, puisque je le vis au quotidien. Nous sommes parfois fort démunis face à des situations qui nous dépassent et ne nous permettent pas de gérer les chantiers de la manière la plus efficace possible.

J'ai lu avec attention votre interview dans l'article du Soir de ce jour. Vous abordez plusieurs pistes pour améliorer la situation : renforcer la plateforme Osiris, dégager un budget supplémentaire pour la publicité des chantiers ou encore améliorer la signalisation.

Les usagers de la route, à savoir les automobilistes, mais aussi les transports publics, subissent les chantiers régionaux et communaux. Il est essentiel, si coordination il y a, que celle-ci soit globale. Aujourd'hui, les intervenants sont regroupés dans la plate-forme Osiris, qui cependant ne fonctionne que pour la coordination des travaux sur une même voirie.

Cela marche bien quand on veut introduire un seul chantier : tout le monde est au courant qu'on veut intervenir sur telle rue et on se coordonne par rapport à cela. Mais lorsqu'il s'agit de chantiers différents, sur plusieurs communes, par des acteurs différents dépendant éventuellement de zones de police différentes, la coordination ne se fait qu'à condition que les différents intervenants pensent à s'accorder. En d'autres termes, cela ne se passe pas bien.

Les travaux sont bien entendu nécessaires. Même s'ils engendrent des nuisances, on ne peut s'en passer. La situation est complexe, articulée autour de la question de la gestion des chantiers et des incidences financières. Souvent, les habitants demandent pourquoi on ne travaille pas plus tard, pourquoi on ne travaille pas la nuit, pourquoi on ne travaille pas en plusieurs pauses, etc. Ces choix ont des incidences financières qui bouleversent les projections budgétaires, que ce soit du budget régional ou du budget communal.

Outre la gestion même des chantiers, se pose la question de la coordination. Pour ce qui nous concerne, une coordination globale est essentielle à mettre en place, en concertation étroite avec la Région et les communes. Le citoyen n'a que faire de se trouver sur une voirie régionale ou communale. La solution doit être globale et toutes les pistes de solution doivent être coordonnées,

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het beheer van werven zou inderdaad beter kunnen. Ik heb in 2008 al het concept werfcoördinatie geïntroduceerd. De start van het Osiris-platform ging gepaard met een aantal problemen die we momenteel aanpakken.*

U hebt een punt als u zegt dat het de Brusselaar niet kan schelen wie verantwoordelijk is voor een werf. De bouwheer van de werf aan de Ninoofsepoort is de federale overheid en die heeft geflaterd.

Ik had de schuld op Beliris kunnen afwentelen, maar dat heb ik niet gedaan. Er werden drie vergaderingen met de federale overheid belegd om de toestand te verbeteren. Als minister van Openbare Werken voel ik me ook verantwoordelijk en vind ik dat het beter moet. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen is niet waardeloos, maar vermoedelijk onderbemand. Er loopt een audit over de werking van Brussel Mobiliteit, inzake de werfcoördinatie. De regering is verplicht om rekening te houden met de conclusies van die audit, maar goede coördinatie vergt personeel.

Ik heb een vergadering georganiseerd met Proximus, Sibelga, de MIVB en Brussel Mobiliteit

malgré la situation complexe, entre la Région et les communes.

Vous abordez un renforcement de la publicité et de la signalisation, ce qui est bien sûr important. Le budget supplémentaire que vous annoncez pour ces deux aspects est-il réservé aux voiries régionales ou concerne-t-il également les voiries communales ?

Qu'entendez-vous par l'hypercoordination que vous évoquez dans la presse ?

Enfin, des applications fleurissent dans tous les sens. La technologie permet aujourd'hui de développer des outils utiles pour les usagers, notamment grâce à des fonctions de géolocalisation. Quelles sont les pistes envisagées en matière de communication numérique ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Vos questions sont pertinentes. La gestion des chantiers pourrait, effectivement, être améliorée. C'est moi qui ai introduit, en 2008, le concept de coordination des chantiers. Une ordonnance a été adoptée en ce sens. La plate-forme Osiris est entrée en vigueur de manière prématurée et a connu quelques problèmes que nous sommes en train de régler.

Le chantier Roosevelt est à charge de Sibelga, un opérateur privé, mais il en existe d'autres gérés par Vivaqua, la STIB, la Région, les communes, Proximus, etc. Il est exact de dire que les Bruxellois se moquent de savoir qui est le responsable du chantier. Le maître d'ouvrage du chantier de la Porte de Ninove, c'est l'État fédéral dans le cadre de Beliris, et il a mal géré ce dossier.

J'aurais pu me défaire sur Beliris, ce que je n'ai pas fait. Je suis resté constructif avec l'État fédéral. Trois réunions ont été organisées pour améliorer la situation. Au titre de ministre chargé des Travaux publics, je me sens également responsable et j'estime que la situation doit être améliorée. La Commission de coordination des chantiers n'est pas totalement inefficace, mais elle est probablement sous-équipée. Un audit est en cours sur le fonctionnement de Bruxelles Mobilité, notamment sur la coordination des chantiers. Le gouvernement

om de coördinatie van werven proactief te benaderen. Daarom heb ik ook alle gemeenten gevraagd welke werven de volgende drie jaar op de planning staan.

In Brussel heerst een zekere laissez-faire en daarom moeten we de vrijheid van aannemers aan banden leggen. Dat vergt echter personeel en ik denk dat uit de audit zal blijken dat de gewestelijke coördinatie dienst aan versterking toe is. Het is mijn ambitie om proactief te coördineren. We zijn daar trouwens al mee bezig, want we weten nu al welke werven er over vier of vijf maanden van start gaan.

Niemand kan ontkennen dat gewestelijke werven het voorbije anderhalf jaar veel beter werden gecoördineerd. Bij tram 9 en 94 bijvoorbeeld hoor ik vooral tevreden geluiden. Ik organiseer vergaderingen en spreek met de buurtbewoners.

We moeten beter communiceren. De burgers weten niet altijd wat er op een werf gebeurt. Bij grootschalige gewestelijke werkzaamheden informeren we met brochures, vergaderingen, websites of e-mail, maar Sibelga en Beliris doen dat niet.

Beliris heeft bijvoorbeeld geen informatie verspreid over de Ninoofsepoort. Voor grote werven wil ik dat er een bemiddelaar komt, die de vragen van de burgers kan beantwoorden.

Voor grote werkzaamheden, inclusief die van de gemeenten, is er 1,6 miljoen euro opzijgezet voor drie jaar. We zullen de werven gebruiken om het imago van Brussel te verbeteren. In een heleboel steden, is het resultaat van de lopende werkzaamheden op affiches te zien. De openbare ruimte speelt een belangrijke rol in het imago van een stad.

(Opmerkingen)

Voorts starten we met een proefproject rond hypercoördinatie. Het gaat om zones waar de belangrijkste bouwheer ook optreedt als coördinator. Over twee of drie jaar zullen er bijvoorbeeld een heleboel werkzaamheden worden uitgevoerd in de zone Hallepoort-Stalingradlaan. We moeten die beter coördineren en inschatten wat de gevolgen voor de mobiliteit zullen zijn.

aura l'obligation de tenir compte de ses conclusions, mais pour garantir une bonne coordination, il faut du personnel.

J'ai convoqué une réunion avec les patrons de Proximus, de Sibelga, de la STIB et de Bruxelles Mobilité pour organiser la coordination des chantiers de manière proactive. Pour cette raison, j'ai écrit à toutes les communes afin de connaître leurs chantiers pour les trois prochaines années.

J'ai déjà remarqué à Bruxelles un certain laissez-faire à tous les niveaux, y compris de la part des entrepreneurs. Il faut leur laisser moins de liberté et être plus strict en termes de délais d'exécution et d'organisation de chantier ! Mais pour organiser tout cela, il faut du personnel, et je pense que l'audit va arriver à la conclusion que pour bien faire ce travail, il faut renforcer le service de coordination régional. C'est mon ambition : ne pas coordonner uniquement réactivement, mais aussi proactivement. Nous avons déjà commencé, puisque que nous avons maintenant un aperçu des chantiers quatre ou cinq mois à l'avance.

Personne ne peut nier que pour les chantiers régionaux, cela fonctionne beaucoup mieux depuis un an et demi, deux ans, en termes de coordination et de suivi de chantier, mais aussi d'intervention quand il y a un problème. Par exemple, pour le tram 9, ou le 94, les gens m'ont dit qu'ils étaient très contents. J'organise des réunions, je vais vers la population. J'étais il y a deux semaines à Woluwe-Saint-Lambert et à Woluwe-Saint-Pierre, où il y avait quand même beaucoup de monde, et les habitants étaient contents du déroulement du chantier, contrairement à ce qui se passe d'habitude dans ce genre de réunions.

Tout d'abord, il faut donc absolument mieux coordonner proactivement.

Nous devons davantage communiquer et informer. Les citoyens ne savent pas toujours à quoi sert un chantier. Pour les chantiers régionaux de grande envergure, nous communiquons et nous informons par le biais de brochures ou de réunions, sur le site web ou par courriel. Par contre, des intervenants comme Sibelga ou Beliris ne le font pas.

Pour le chantier de la Porte de Ninove, par exemple, Beliris n'a pas communiqué avec la population. Pour les grands chantiers, je souhaite la

We gaan bijvoorbeeld fietspaden aanleggen over de hele Kleine Ring, maar ook de Hallepoort renoveren en starten met de graafwerken voor metrostation Toots Thielemans enzovoort. Dat moet allemaal gecoördineerd gebeuren en zoiets vergt tijd, organisatie en personeel. We zullen alles plannen, zodat er geen grote mobiliteitsproblemen ontstaan.

Ik ben ervan overtuigd dat mensen wat overlast aankunnen, op voorwaarde dat de werkzaamheden goed zijn georganiseerd en ze goed zijn geïnformeerd.

Het Osiris-platform bevat een heleboel gegevens, maar door de opsplitsing van de bevoegdheid tussen de minister van Informatica en de minister van Openbare Werken, heeft de vorige minister, mevrouw Grouwels, de zaken ingewikkelder gemaakt. We hebben een aanbesteding uitgeschreven om het platform te verbeteren. We willen de evolutie van een werf ook raadpleegbaar maken op het internet.

Voor de werf aan de Ninoofsepoort diende Beliris laattijdig een onvolledig dossier in. Toch gaf de ad-hoccommissie toestemming om van start te gaan met de werkzaamheden. Beliris heeft de impact van de werf op de mobiliteit onderschat en bij gebrek aan een geijkt communicatiekanaal werden wij te laat gealarmeerd.

Sommige interventies zijn al achter de rug. Oorspronkelijk was er een probleem met de signalisatie voor fietsers en voetgangers. Fietsers reden zich klem in het midden van de werf.

Ik heb zelf ter plaatse gezien dat sommige weggebruikers heel gevaarlijke dingen doen, want ze halen afsluitingen rond de werf weg. Het is begrijpelijk dat mensen opzien tegen een omweg, maar dat is geen excuus.

Intussen zijn er drie extra vergaderingen geweest om de toestand rond de werf te verbeteren, maar Beliris heeft nog niet alle afspraken uitgevoerd.

We blijven waakzaam. We hebben Beliris ervan overtuigd om een informatievergadering te beleggen voor de omliggende wijken en om een bemiddelaar aan te duiden. Die vergadering had natuurlijk beter voor de start van de werkzaamheden plaatsgevonden.

présence d'un médiateur à même de répondre aux interrogations des citoyens. Mais vu le grand nombre de maîtres d'ouvrage en Région bruxelloise, il est très difficile d'agir.

Un budget de 1,6 million d'euros sur trois ans a été inscrit pour les grands chantiers, y compris communaux. Nous allons utiliser ces chantiers pour améliorer l'image de la Région bruxelloise. Dans beaucoup de villes, dont Montréal est un bon exemple, des affiches montrent le résultat escompté des travaux en cours. L'espace public est essentiel pour l'image d'une ville.

(Remarques)

Ensuite, nous visons l'hypercoordination, pour laquelle nous allons lancer un projet pilote. Il s'agit de zones où le maître d'ouvrage principal est aussi le coordinateur. Par exemple, il y aura, dans les deux ou trois années à venir, beaucoup de travaux dans la zone Porte de Hal-Stalingrad, comme dans nombre d'autres endroits de la Région d'ailleurs. Nous sommes forcés de mieux les coordonner et de prévoir l'impact sur la mobilité. Nous allons, par exemple, créer des pistes cyclables sur toute la Petite ceinture, mais aussi rénover la Porte de Hal, ouvrir un grand chantier pour creuser la nouvelle station de métro Toots Thielemans à Stalingrad, etc.

Il faut coordonner tout cela, ne pas faire tout en même temps, mais connaître le déroulement des travaux, les phaser, peaufiner, adapter... Cela demande plus de temps, d'organisation, de personnel. Nous allons prévoir le tout, en commençant avec cette zone, pour éviter qu'il n'y ait de graves problèmes de mobilité.

Je suis convaincu que les gens sont prêts à accepter des nuisances en matière de mobilité, à condition que ce soit bien organisé et qu'ils soient informés que ces problèmes seront limités dans le temps et servent un but important. Prenez l'exemple de Reyers, un chantier pour lequel j'ai rencontré plusieurs fois la population : quand on considère les gens comme des adultes, quand on est honnête avec eux, ils comprennent la nécessité des nuisances qui accompagnent les travaux. Mais il faut bien communiquer, et dans cette Région - quel que soit l'opérateur -, cela n'a pas toujours été le cas.

We hebben het gebruik van de tram aan de Ninoofsepoort gratis gemaakt omdat dat de eenvoudigste manier is om de werf over te steken. Daardoor hoeven mensen zonder abonnement geen ticket te betalen tussen de halte voor en na de Ninoofsepoort.

Het klopt dus dat de werven aan de Rooseveltlaan en de Ninoofsepoort niet goed beheerd zijn. Het waren geen gewestelijke werven, maar daarom wil ik de schuld niet van me afschuiven. We moeten de werven in Brussel beter organiseren. De voorbije maanden hebben we al maatregelen in die zin getroffen.

Bij grootschalige gewestelijke werven nemen we een bonus-malusclausule op in de contracten om aannemers ertoe aan te zetten om langer en ook tijdens het weekend te werken. Het gewest betaalt soms de meerkost daarvan. Wellicht moeten we dat vaker doen.

We moeten ook de gewestelijke coördinatieceel versterken en ons niet tot gewestelijke werven beperken. Dat is de enige manier om de openbare werkzaamheden de volgende jaren in goede banen te leiden. Ik ben het met u eens, mevrouw Delforge, dat de opeenvolgende werven een probleem vormen in bepaalde buurten.

Ik ben het ook met u eens dat er nog werk aan de winkel is, maar we zijn niet bij de pakken blijven zitten.

Vous avez fait référence à des outils informatiques. La plate-forme Osiris contient nombre de données. Toutefois, en répartissant la compétence d'Osiris entre les ministres chargés de l'Informatique et des Travaux publics, la précédente ministre, Mme Grouwels, a compliqué la situation. Nous avons lancé un marché pour trois ans en vue d'améliorer l'efficacité de cette plate-forme.

Nous voulons aussi créer un outil qui nous permettra de publier sur internet l'évolution d'un chantier donné.

Pour le chantier de la Porte de Ninove, Beliris a introduit un dossier tardif et incomplet. Toutefois, la commission ad hoc a accordé l'autorisation de procéder aux premières interventions. Beliris a sous-estimé l'impact du chantier sur la mobilité. Faute d'un mécanisme suffisamment précis, nous avons été alertés trop tard.

Certaines interventions ont déjà eu lieu. Le problème qui s'est posé au début avec les cyclistes était lié à une mauvaise signalisation du chantier et des trajets de contournement pour les cyclistes et les piétons. Les cyclistes se retrouvaient sur le chantier et dans l'impossibilité de poursuivre leur chemin.

M'étant rendu personnellement sur place, j'ai également pu constater que certains utilisateurs avaient des comportements très dangereux, puisqu'ils ôtent des fermetures de chantier et ouvrent certaines barrières. Si l'embarras lié aux détours est compréhensible, cela ne justifie pas pour autant ce type de comportement.

Entre-temps, nous avons organisé trois réunions supplémentaires afin d'améliorer la situation aux abords du chantier. Toutes les mesures qui ont été convenues à cette occasion n'ont toutefois pas encore été exécutées par Beliris, le maître d'ouvrage.

Nous continuerons à suivre de près ce chantier. Ainsi, nous avons convaincu Beliris d'organiser une réunion d'information à destination des quartiers concernés et de désigner un médiateur pour ce faire. Il eût évidemment été préférable d'organiser ce type de réunion avant le début du chantier.

Il n'est évidemment pas question de rendre les

transports en commun gratuits à cet endroit. Nous avons décidé de rendre la navette de la STIB gratuite à cet endroit, car nous avons constaté que les piétons doivent faire un grand détour. Le tram est le moyen le plus facile et le plus rapide pour traverser. Comme les personnes qui n'ont pas d'abonnement doivent acheter un ticket pour effectuer simplement la traversée, nous avons décidé de rendre le transport public gratuit pour ce tronçon-là.

Pour résumer, il est vrai que les chantiers Roosevelt et Porte de Ninove n'étaient pas bien gérés. Ces travaux n'étaient pas du fait de la Région, mais il ne s'agit pas pour moi de rejeter la faute sur l'autre. Je prends mes responsabilités et ce, même si je ne suis pas directement le maître d'ouvrage de ces chantiers. Nous devons mieux organiser les chantiers à Bruxelles à l'avenir. Ces derniers mois, nous avons déjà pris des mesures et la procédure est en cours.

En ce qui concerne les chantiers régionaux d'importance, nous incluons dans les contrats une clause de bonus-malus pour inciter les entrepreneurs à travailler plus vite et avec des périodes de travail plus longues, y compris le week-end. La Région prend parfois en charge le surcoût engendré par ces plages de travail plus longues. Sans doute doit-elle le faire davantage.

Il faut également renforcer la cellule régionale de coordination et ne pas se limiter aux chantiers régionaux. Il faut donc y inclure les chantiers communaux, les chantiers de Sibelga et tous les impétrants institutionnels. C'est la seule manière de gérer efficacement les travaux publics dans les années à venir à Bruxelles. Je suis d'accord avec vous, Madame Delforge, les chantiers se succèdent de manière problématique dans certaines zones. Parfois, comme c'est le cas du boulevard Général Jacques, il a fallu attendre la réouverture du tunnel Stéphanie pour procéder à l'aménagement de la piste cyclable.

Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y a encore du pain sur la planche, mais sachez que nous avons déjà pris les choses en main.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het was niet mijn bedoeling het gewest van slecht beheer te beschuldigen van een werf waarvan het geen bouwheer is. Gezien de situatie denk ik evenwel dat het tijd wordt om de regelgeving strenger te maken. Wij zijn misschien niet altijd de bouwheer, maar we kunnen wel de voorwaarden bepalen.*

Ik denk dat de mensen aan de Ninoofsepoort zich minstens aan een vergadering verwachten, want om tot de tramhaltes te geraken, moeten de personen met beperkte mobiliteit heel wat obstakels overwinnen.

Wij kijken vol ongeduld uit naar de audit van Brussel Mobiliteit. Het is niet nodig om tot Montréal te gaan om voorbeelden te vinden van steden waar de werken goed verlopen.

Ik blijf er wel op aandringen dat het gewest iets aan de verkeerslichten op de Rooseveltlaan doet. Ik heb de test gedaan. Met de wagen is het mogelijk om in een kwartier het stadscentrum te bereiken. De voetgangers moeten daarentegen honderden meters om lopen. Er wordt onvoldoende rekening met hen gehouden. Ook de kleinere details verdienen aandacht, zoals gladde planken wanneer het regent.

Wij moeten niet alleen nadenken over het wettelijke kader, maar ook over sancties, want dat is het enige wat echt werkt. Wij moeten ook bekijken hoe wij de coördinatiekosten kunnen financieren. Het lijkt mij niet onredelijk om bijvoorbeeld Sibelga te laten meebetalen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je n'avais certainement pas comme objectif d'accuser la Région de mal gérer un chantier qu'elle n'a pas entamé. Par contre, autant vos constats que les miens mènent à la réflexion qu'il y a peut-être quelque chose à faire du côté réglementaire, puisque si nous ne sommes pas maîtres du chantier, nous sommes maîtres des conditions de chantier.

Vous avez soulevé une série de points importants. Je crois que dans le quartier de la Porte de Ninove, les gens n'attendent ne serait-ce qu'une petite réunion, car pour accéder aux arrêts de tram, les personnes à mobilité réduite (PMR) doivent affronter des situations difficiles et dangereuses.

Nous attendons tous avec impatience l'audit de Bruxelles Mobilité, notamment en termes de masse de personnel, de compétences... Il n'y a pas besoin d'aller jusqu'à Montréal pour voir des villes qui mènent leurs chantiers de façon remarquable. Cela vaudrait la peine d'aller voir comment on fait là où ça marche.

Néanmoins, j'insiste sur le fait que c'est la Région qui est responsable des feux sur l'avenue Roosevelt. J'ai fait le test : en voiture, il y a moyen de rejoindre le centre-ville aux heures de pointe en un quart d'heure, mais les piétons ont des centaines de mètres de détour à faire, les bus sont englués... Il n'y a pas une phase de feux où quelqu'un ne traverse pas au rouge, parce qu'à un certain point ce n'est juste plus possible ! Il faut tenir compte de cet élément.

On a parlé beaucoup des gros problèmes, mais il faut aussi contrôler les détails. Des planches glissantes quand il pleut, c'est très dangereux pour les vieilles personnes, et pour tout le monde d'ailleurs.

Je crois qu'il va falloir réfléchir au cadre réglementaire, mais aussi aux sanctions, car c'est la seule chose qui fonctionne. Il faut voir aussi comment on finance ou comment on fait intégrer dans le prix des chantiers le coût de la coordination pour la Région. Je ne trouverais pas anormal que, par exemple, Sibelga participe à ces frais.

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zodra Osiris volledig operationeel is, vanaf 2017 of 2018, zullen de bouwheren die kost moeten betalen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Dat is goed nieuws!*

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De kans is groot dat de nutsbedrijven die kostprijs op de eindgebruiker zullen verhalen.*

U wilt de informatie over de werven ook beschikbaar maken via een website. Internet is een belangrijk instrument, maar we moeten nog meer met onze tijd meegaan en ook apps voor smartphones ontwikkelen die informatie geven in functie van de plaats waar iemand zich bevindt.

U zegt dat u de gemeenten hebt gevraagd om mee te delen welke werken ze de volgende drie jaar hebben gepland. Wij hebben die vraag nog niet ontvangen. Bovendien is het moeilijk om een planning voor drie jaar op te stellen. De planning hangt immers af van de stedenbouwkundige vergunningen, de aanbestedingsprocedures en de beschikbaarheid van de aannemers.

Ik ben het met u eens dat wij de werking van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moeten verbeteren. Vandaag zijn er heel wat partijen: Vivaqua, Sibelga, het gewest, Beliris, de gemeenten enzovoort, waardoor het gemakkelijk is om de verantwoordelijkheid op iemand anders af te schuiven. Als overheid moeten wij alles in het werk stellen om het comfort van de burgers en de communicatie te verbeteren.

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le cadre d'Osiris, les maîtres d'ouvrage vont devoir payer. Cette mesure entrera en vigueur lorsqu'Osiris sera pleinement optimisé, c'est-à-dire à partir de 2017 ou 2018.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cette nouvelle me réjouit. Il n'est pas totalement absurde d'imaginer que des gros maîtres d'ouvrage réguliers, tels que Sibelga, intègrent à leurs coûts celui de la coordination de leur chantier.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ce coût risque toutefois d'être répercuté sur les clients finaux.

J'aimerais souligner trois points. Le premier concerne la technologie. Vous dites que l'objectif est d'effectuer un transfert de la plate-forme Osiris vers un site internet qui mettrait les informations en ligne. Internet est indéniablement important, mais il faut également penser à moderniser et utiliser les nouvelles technologies, qui ne sont d'ailleurs plus si nouvelles que cela. Il faut penser aux applications, aux systèmes de géolocalisation et faire en sorte que l'on puisse être informé sur son smartphone, en fonction de l'endroit où l'on se trouve.

Le deuxième point concerne l'information demandée aux communes à propos de l'agenda des chantiers sur trois ans. Cette demande ne nous est pas encore parvenue. Quoi qu'il en soit, établir un agenda sur trois ans est très aléatoire. Au niveau communal et même régional, l'agenda des chantiers dépend des permis d'urbanisme, des procédures de marchés publics, de la disponibilité des entrepreneurs. Comme ce sont toujours les mêmes entrepreneurs qui remportent les marchés, ceux-ci doivent planifier les travaux en fonction des différentes zones concernées.

Je mets au défi une commune ou la Région de fixer un calendrier des travaux sur trois ans qui puisse permettre à la Région de créer un agenda et de coordonner les chantiers. Même si c'est hautement souhaitable, cela me semble irréaliste.

Le troisième point concerne l'indispensable amélioration du fonctionnement de la Commission de coordination des chantiers. Aujourd'hui, les

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Loewenstein.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

**betreffende "de toepasbaarheid van de
parkeerheffing voor nieuwe voertuigtypes".**

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Op 21 maart legde ik u een probleem voor in verband met de parkeerheffing voor nieuwe voertuigtypes zoals de Renault Twizy, die niet kunnen worden afgesloten en geen afgeschermd plek hebben om een parkeerschijf of -ticket te leggen.*

De ordonnantie heeft het niet expliciet over zulke voertuigen. De FOD's Mobiliteit en Financiën beschouwen ze als motors, waardoor ze niet onder de ordonnantie zouden vallen. In Brussel staat dat echter nergens gepreciseerd. Sommige gemeenten gaan ervan uit dat ze wel onder de ordonnantie vallen en dus parkeerheffing moeten betalen of schijfplichtig zijn.

In uw antwoord op mijn vraag van 21 maart zei u

intervenants sont nombreux : Vivaqua, Sibelga, la Région, Beliris, la Région via les ICR sur les voiries communales, les communes etc. Ils peuvent se renvoyer la balle et incriminer un intervenant extérieur. Au final, en tant que pouvoir public, nous devons tout mettre en œuvre afin d'améliorer le confort des citoyens et d'offrir une communication optimale.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Loewenstein.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

**concernant "l'applicabilité de la redevance
de stationnement à de nouveaux types de
véhicules".**

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 21 mars dernier, je vous soumettais un problème concernant l'applicabilité de la redevance stationnement à de nouveaux types de véhicules. Il s'agissait plus particulièrement de véhicules à moteur du type Renault Twizy, qui ont pour particularité d'être, de base, ouverts et sans support protégé pour l'apposition du disque de stationnement ou d'un ticket horodateur.

L'ordonnance et ses arrêtés n'apportent pas plus de précisions quant à la qualification de ces véhicules. Les SPF Mobilité et Finances considèrent quant à eux ces véhicules comme des motos, ce qui devrait avoir comme conséquence qu'ils n'entreraient pas dans le champ d'application des véhicules à moteur visés par l'ordonnance et ses arrêtés. Seulement rien ne le précise à Bruxelles. Certaines communes

dat sommige steden waterdichte mapjes hebben voor een parkeerticket of -schijf. Die zouden een oplossing kunnen vormen tot tickets en schijven overbodig worden.

U zei ook dat de parkeerordonnantie van toepassing is op alle motorvoertuigen, dus ook op Twizy's, hoewel de FOD Mobiliteit en Financiën ze als vrijgesteld van parkeerheffingen en schijfgebruik beschouwt. De kwestie moest volgens u dus bekeken worden bij de afronding van het parkeerbeleid.

Eigenaars van een Twizy of een soortgelijk voertuig kunnen hun parkeerticket of -schijf dan wel in een mapje doen, maar dat belet niet dat ze gestolen kunnen worden. Telkens een foto maken als je parkeert, is dan weer vrij omslachtig.

In maart zei u dat u de kwestie zou bekijken. Intussen vragen eigenaars van zulke voertuigen zich nog altijd af waar ze aan toe zijn.

Kunt u me nu zeggen hoe het zit met zulke voertuigen? Is er rekening mee gehouden in het kader van de aangekondigde afronding van het parkeerbeleid?

estiment que ces véhicules sont assimilés aux véhicules à moteur visés par l'ordonnance et qu'ils ne sont donc pas exonérés du paiement de la redevance ou de l'apposition du disque.

Dans votre réponse à ma question le 21 mars dernier, vous précisiez que "certaines villes ont conçu des enveloppes imperméables qui permettent de glisser le ticket ou le disque, ce qui pourrait être envisagé chez nous en attendant la dématérialisation généralisée en matière de gestion du stationnement".

Vous précisiez également que "l'ordonnance relative au stationnement et les arrêtés qui en découlent s'appliquent à tous les véhicules à moteur. Les véhicules Twizy sont des véhicules à moteur et sont donc soumis au paiement de la redevance et à l'apposition du disque de stationnement", ceci, alors que les SPF Mobilité et Finances considèrent ces véhicules comme des motos non soumises, elles, au paiement de la redevance ou à l'apposition du disque.

Vous aviez alors conclu que cette question devait être prise en considération dans la finalisation de la politique de stationnement. Nous y sommes. Les difficultés pratiques sont aujourd'hui claires et non élucidées. Pour le gouvernement fédéral, ces véhicules sont considérés comme des motos, pour la Région, ils sont considérés comme des véhicules à moteur soumis à l'ordonnance et aux arrêtés stationnement, alors que les motos, également véhicules à moteur, ne sont pas soumis à l'ordonnance.

Il y a une difficulté matérielle pour les propriétaires de Twizy ou véhicules équivalents à respecter la législation puisque, même s'ils posent leur disque ou leur ticket de stationnement dans une enveloppe, celle-ci reste accessible à tous et risque d'être volée, avec pour conséquence qu'un honnête usager risque d'être pénalisé.

La solution suggérée de faire une photo lors de chaque stationnement est quelque peu bancale.

Monsieur le ministre, en mars dernier, vous avez découvert ce problème et m'avez annoncé que vous alliez étudier la question. Entre-temps, les propriétaires de ce type de véhicules se demandent toujours ce qu'ils doivent faire.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Vanaf 1 december 2016 moeten alle bromfietsen en lichte vierwielers die op de openbare weg rijden worden ingeschreven. Die inschrijvingsplicht geldt ook voor gemotoriseerde tweewielers, die als motorvoertuigen worden beschouwd. Zowel de federale als de Brusselse overheid beschouwen de Twizy's, die lichte vierwielers zijn, als motorvoertuigen.*

Sinds kort kunnen vierwielige bromfietsen door de politie als een aparte categorie op het aanrijdingsformulier worden aangeduid. Bijgevolg zijn gemotoriseerde tweewielers en lichte vierwielers voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest motorvoertuigen die onder de toepassing van de parkeerordonnantie van 22 januari 2009 vallen.

Die ordonnantie bepaalt dat de chauffeurs van alle motorvoertuigen, met inbegrip dus van gemotoriseerde tweewielers en lichte vierwielers, parkeergeld moeten betalen in een gereguleerde zone. De Wegcode bepaalt bovendien dat ze een parkeerschijf moeten plaatsen in een blauwe zone.

Voor de twee soorten voertuigen die u vermeldt is het inderdaad moeilijk om een ticket of parkeerschijf te plaatsen en bestaat altijd de kans dat die gestolen wordt. De nieuwe technologieën bieden evenwel nieuwe oplossingen. Alsmear meer parkeerautomaten werken op basis van de nummerplaat.

Bij het parkeren in een blauwe zone blijft een foto de beste manier om te bewijzen dat de parkeerschijf is gebruikt.

Nog een weetje: gemotoriseerde tweewielers moeten betalen als ze een parkeerplaats voor motorvoertuigen gebruiken, maar niet als ze op een parkeerplaats voor motors staan.

Pourriez-vous me préciser aujourd'hui, six mois après avoir été saisi du dossier, quelles solutions peuvent être proposées pour de tels véhicules ? En a-t-on tenu compte dans le cadre de la finalisation de la politique de stationnement comme annoncé ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- L'ensemble des cyclomoteurs et des quadricycles légers roulant sur la voie publique devront être immatriculés à partir du 1er décembre 2016. Les deux-roues motorisés sont également soumis à immatriculation et sont considérés comme des véhicules à moteur. Le niveau fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale considèrent donc les Twizy, quadricycles légers, comme des véhicules à moteur.

Il faut aussi savoir que, depuis très récemment, les cyclomoteurs à quatre roues peuvent être considérés par les services de police comme faisant partie d'une catégorie distincte sur le formulaire fédéral de déclaration d'accident. Par conséquent, au niveau de la Région de Bruxelles Capitale, les deux-roues motorisés et les quadricycles légers sont des véhicules à moteur et soumis à l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette dernière prévoit que les conducteurs de tous les véhicules à moteur, en ce compris les deux-roues motorisés et les quadricycles légers, payent en zone réglementée. Le Code de la route établit également que ces conducteurs doivent placer un disque de stationnement lorsqu'ils se garent en zone bleue. La difficulté matérielle existe bien, pour ces deux types de véhicules, pour apposer, sans crainte de vol, le ticket de stationnement et/ou le disque bleu dans une enveloppe étanche et transparente.

Cependant, l'évolution des techniques vont vers la mise à disposition de nouvelles fonctionnalités. Pour le stationnement payant, de plus en plus d'horodateurs fonctionnent avec l'encodage des plaques.

Pour le stationnement en zone bleue, la photo reste encore à l'heure actuelle la meilleure manière de

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Voor zover ik weet betaal je voor motoren geen parkeerretributie.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ze moeten een retributie betalen, tenzij ze op een standplaats voor motoren staan.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Motoren kunnen om het even waar parkeren, ook op trottoirs, op voorwaarde dat ze een begaanbare strook van 1,5 m vrijhouden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Vanaf 1 december 2016 verandert de regelgeving.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Dat lost het probleem met de Twizy's niet op.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In de toekomst moeten die voertuigen worden ingeschreven, net zoals elektrische voertuigen die meer dan 25 km/u kunnen rijden.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het is niet omdat het voertuig is ingeschreven dat er een parkeerretributie moet worden betaald.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Er moet parkeergeld worden betaald als dat soort licht voertuig een parkeerplaats voor auto's gebruikt.*

pouvoir prouver que le disque avait bien été apposé.

Pour les deux-roues motorisés, il faut noter que le conducteur doit payer sur les emplacements dédiés à des véhicules à moteur, mais ne doit pas le faire lorsqu'il est stationné sur un emplacement réservé aux motos.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis assez surpris par votre réponse car, à ma connaissance, les motos ne payent pas de redevance de stationnement. Or, vous dites le contraire.

M. Pascal Smet, ministre.- Elles payent effectivement une redevance, sauf si elles sont sur un emplacement qui leur est réservé.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les motos peuvent aussi se garer n'importe où, y compris sur les trottoirs à condition de respecter la distance de 1,5m pour le passage des piétons. Un scooter immatriculé ou une moto peut donc se garer sur un trottoir sans être en infraction.

M. Pascal Smet, ministre.- À partir du 1er décembre 2016, la réglementation va donc changer.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis assez dubitatif en la matière et le problème demeure en ce qui concerne les Twizy. C'est une situation complexe.

M. Pascal Smet, ministre.- À l'avenir, ces véhicules devront être immatriculés, à l'instar des véhicules électriques qui peuvent rouler à plus de 25km/h.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mais ce n'est pas parce qu'il est immatriculé qu'une redevance doit être payée.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Une redevance doit être payée si ce type de véhicule léger prend la place d'une voiture.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Dat is wat men u zegt, maar ik heb mijn twijfels. Wij hebben dit onderwerp al aangekaart, maar wij lijken in een kringetje rond te draaien, want u hebt mij hetzelfde antwoord gegeven als zes maanden geleden.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het antwoord is duidelijk: er moet een parkeerretributie worden betaald.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Een scooter op een parkeerplaats voor auto's moet parkeergeld betalen, maar een scooter op een motorstandplaats of voetpad niet. Veel geluk met de toepassing van die regel!*

(Opmerkingen)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal de informatie nog eens checken, maar dat is wat men mij heeft meegedeeld.*

- Het incident is gesloten.

(De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de doelstellingen van de ontwikkeling van het aanbod gedeelde voertuigen in freefloating en de regulering van de sector".

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- C'est ce qu'on vous dit, mais votre réponse me laisse sceptique. Nous avons déjà abordé le sujet et il me semble qu'on tourne en rond, car vous m'aviez déjà fourni la même réponse qu'il y a six mois.

M. Pascal Smet, ministre.- La clarté est faite : la redevance doit être payée. C'est aussi simple que cela.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un scooter qui se gare sur un emplacement de voiture doit donc s'acquitter de la redevance, mais pas s'il se gare sur un emplacement moto ou sur un trottoir. Bonne chance pour faire appliquer la règle !

(Remarques)

M. Pascal Smet, ministre.- En tant que juriste, comme je ne suis pas un spécialiste de la question, je vais encore vérifier cette information, mais c'est ce qu'on m'a dit.

- L'incident est clos.

(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "les objectifs de développement de l'offre de véhicules partagés en libre-service intégral et la régulation du secteur".

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik ben een fervent voorstander van freefloating. Ik ben er ook van overtuigd dat de behoefte om een wagen te bezitten de komende jaren stilaan zal verdwijnen. Waarom zouden Brusselaars dag en nacht het hele jaar door voor een auto betalen als ze die maar 5% van de tijd gebruiken?*

Freefloating biedt hen de mogelijkheid om hun wagen van de hand te doen. De wagen zal niet op korte of middellange termijn als vervoermiddel verdwijnen, maar wij moeten het bezit van een wagen ontmoedigen en de auto eerder zien als een punctuele dienst in een multimodaal vervoersaanbod.

Wij moeten nog meer investeren in het openbaar vervoer en fietspaden en het delen van mobiliteitsgevens.

Gezien de snelheid waarmee de nieuwe mobiliteitstechnologieën zich ontwikkelen, ben ik ervan overtuigd dat we met enige politieke wil een einde kunnen maken aan de suprematie van de privéwagen.

Naar aanleiding van de nieuwe wettelijke bepalingen hebben zich de voorbije maanden verschillende freefloatingautodeelmaatschappijen in Brussel gevestigd. Vandaar de volgende vragen.

Hoeveel autodeelbedrijven hebben een overeenkomst met het gewest gesloten? Hoeveel voertuigen zijn er momenteel beschikbaar? Zal dat aantal nog worden uitgebreid? Wat zijn de doelstellingen?

Hoe zit het met de komst van andere bedrijven, zoals Car2Go? Hebben er al formele contacten plaatsgehad? Met welke bedrijven? Over hoeveel bijkomende voertuigen gaat het?

De regering heeft voor dit soort voertuigen een aantal milieuvoorwaarden opgelegd op basis van de ecoscore. Dat is een goede zaak, maar ik heb niets teruggevonden over het toegestane motortype. Klopt het dat het gebruik van dieselauto's voor freefloatingdeelsystemen niet verboden is? Waarom niet? Bent u van plan het besluit in die zin aan te passen?

Hoeveel benzine-, diesel-, hybride en volledig elektrische wagens stellen de bedrijven ter

M. Julien Uyttendaele (PS).- *Comme vous le savez, je suis un fervent défenseur de ce principe, tant je suis convaincu que la possession d'une voiture unipersonnelle sera dans les années à venir un besoin culturel en voie de disparition. À quoi bon posséder et donc payer une voiture 24 heures par jour et 365 jours par an si on la laisse inutilisée environ 95% du temps ?*

C'est le cas de la plupart des automobilistes bruxellois. C'est également le mien. Contrairement à ce qu'ont pu arguer les détracteurs du projet free floating en commission, cela permet aux Bruxellois d'abandonner leur véhicule personnel. J'ai vendu ma voiture et j'utilise ce système de free floating en complément du réseau de la STIB.

La voiture, en tant que mode de locomotion, ne disparaîtra pas à court ou moyen terme car elle est encore utile pour beaucoup de citoyens. A contrario, je pense que la voiture "propriété privée" doit être enterrée dans les 20 prochaines années. La voiture doit désormais être conçue comme un service ponctuel s'inscrivant dans le cadre d'une offre multimodale de moyens de transport, des applications pour smartphone offrent d'ailleurs des services de planification multimodale de trajet.

On a donc, M. le ministre, encore beaucoup de pain sur la planche, ce qui impliquera encore plus d'investissements dans les transports en commun, les pistes cyclables et le partage des données utiles à la mobilité.

À la vitesse à laquelle se développent ces nouvelles technologies de la mobilité, je suis convaincu qu'avec une réelle volonté politique et citoyenne, la voiture unipersonnelle pourrait devenir une anecdote de notre début de siècle. Cela fait maintenant plusieurs mois que différents fournisseurs de service de carsharing en free floating se sont implantés dans notre Région à la suite des dispositions législatives adoptées en mars dernier.

Il me semble dès lors utile d'avoir des précisions sur différents éléments-clés de votre politique en matière de free floating en ce qui concerne plus précisément la situation actuelle et les objectifs en matière de déploiement tant sur les plans quantitatifs, qualitatifs et géographiques d'une part, en ce qui concerne les aspects opérationnels, l'encadrement des politiques tarifaires d'autre part

beschikking?

Momenteel is het geografische aanbod beperkt. Zo biedt een van de voornaamste bedrijven geen deelauto's aan ten zuiden van het kanaal. Het is logisch dat dit soort dienstverlening geleidelijk aan wordt uitgebouwd, maar wij moeten vermijden dat op termijn een deel van de Brusselaars wordt uitgesloten.

Welke territoriale ontwikkelingsdoelstellingen hebt u in de erkenning opgenomen? Kunt u voor elk bedrijf een overzicht geven van de gemeenten waarin ze werkzaam zijn?

Wat zijn de ontwikkelingsdoelstellingen van de bedrijven? Welke planning zullen ze volgen? Welk percentage van het grondgebied wordt door elk bedrijf bediend?

Moeten de bedrijven deelauto's aanbieden aan de metro- en treinstations in gemeenten die slechts gedeeltelijk bediend worden om de multimodaliteit te bevorderen?

Werden al die doelstellingen in de overeenkomsten opgenomen?

Je ziet vaak deelauto's met een parkeerboete achter de ruitenwisher. Heeft het gewest de parkeeragenten voldoende geïnformeerd?

U kondigde aan dat er net zoals voor Cambio een gecombineerd aanbod met de MIVB zou worden uitgewerkt. Zijn die onderhandelingen al gestart? Wanneer zal het aanbod beschikbaar zijn?

Werkt het Cambio-aanbod van de MIVB goed? Ondervindt het een negatieve impact door de komst van de freefloatingbedrijven? Overweegt de MIVB om naar een freefloatingsysteem te evolueren? Persoonlijk denk ik dat Cambio een complementaire dienst is, aangezien het bedrijf verschillende tarieven aanbiedt en je ook langere afstanden kan afleggen.

In het jaar dat volgt op de toekenning van de erkenning moet elke voertuig uitgerust zijn met een abonnement waarmee je onbeperkt kan parkeren in minstens tien publieke of privéparkings verspreid over minstens vier gemeenten. Hoeveel bedrijven bieden dat abonnement al aan?

et enfin en ce qui concerne les dispositions prises en matière de taxes et redevances applicables aux opérateurs de ce type de service.

Sur le plan quantitatif, pourriez-vous nous indiquer le nombre d'opérateurs ayant conclu un accord avec la Région et le nombre de véhicules actuellement mis à disposition sur le territoire régional? Ce nombre est-il amené à évoluer? Pouvez-vous préciser les objectifs de chaque opérateur en la matière?

L'arrivée d'autres opérateurs, comme Car2Go, est parfois évoquée. Des contacts formels ont-ils eu lieu? Quels sont-ils? Combien de véhicules complémentaires cela représenterait-il?

Sur le plan qualitatif, le gouvernement a fixé une série d'exigences de performance environnementale par catégorie de véhicules mis en circulation pour ce type de service sur la base de l'indice écoscore. Comme pour la réforme de la fiscalité automobile à venir, mon groupe se félicite du recours à cet indice de performance environnementale. Je n'ai cependant trouvé nulle part de mention relative au type de motorisation autorisé.

Pouvez-vous me confirmer que la mise en circulation de véhicules diesel en autopartage en flotte libre n'a pas été, de facto, proscrite? Pourquoi ne pas l'avoir prévu? Pourriez-vous convenir de corriger l'arrêté en ce sens?

Pouvez-vous préciser le nombre de véhicules essence, diesel, hybrides ou 100% électriques mis en circulation par l'ensemble des fournisseurs?

À l'heure actuelle, le déploiement géographique de l'offre de services de chaque opérateur est limité. Il est par exemple marquant que l'un des principaux opérateurs installés à ce jour ne dépasse pas la rive sud du canal... Certes, il est logique que le déploiement territorial de ce type de service se fasse de manière progressive, mais le fait de ne pas offrir, à moyen terme, une catégorie de services à une partie des Bruxellois constitue, à mon sens, un risque de discrimination territoriale à surveiller de près.

Pouvez-vous préciser si des objectifs de déploiement territorial ont été convenus avec les opérateurs lors de leur procédure d'agrément?

Het besluit preciseert dat het tarief gebaseerd moet zijn op het aantal afgelegde kilometers en de gebruiksduur. Dit elementair beginsel waarborgt de transparantie van de tarieven, beschermt de rechten van de consument en maakt het mogelijk de tarieven te vergelijken.

In de memorie van toelichting deelde u mee dat het tarief ongeveer 24 cent per minuut zou bedragen. Welke tarieven passen de bedrijven per minuut en per kilometer toe? Op welke manier worden de gebruikers over die tarieven geïnformeerd?

De regering heeft de parkeerretributie voor freefloatingvoertuigen beperkt tot 25 euro per jaar per voertuig. Dat maakt het systeem nog aantrekkelijker, maar in de erkenningsvoorwaarden staat nergens dat de voertuigen, die in principe enkel in Brussel zullen rondrijden en parkeren, ook in Brussel ingeschreven moeten zijn.

Aangezien het gewest een exploitatievergunning en een gunstig parkeertarief aan de autodeelbedrijven toekent, lijkt het mij niet meer dan redelijk dat zij de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting in ons gewest betalen.

Kunt u ons voor elke autodeelbedrijf meedelen waar hun voertuigen ingeschreven zijn?

Zijn die voertuigen aan de Brusselse verkeersbelasting onderworpen? Zo niet, welke maatregelen zult u nemen om daar verandering in te brengen?

Pouvez-vous préciser, pour chaque opérateur, les communes de la Région couvertes par leur offre de véhicules partagés ?

Quels sont leurs objectifs de déploiement territorial ? Quelles sont les échéances prévues ? Quel est le pourcentage moyen du territoire couvert par chacun de ces opérateurs ?

La couverture des stations de métro ou des gares ferroviaires des communes partiellement couvertes a-t-elle été garantie pour assurer un maillage multimodal optimal ?

Pouvez-vous préciser si chacun de ces objectifs a été contractualisé ?

Concernant les aspects opérationnels, on remarque très souvent, en utilisant ces véhicules, des amendes de stationnement sur le pare-brise ou dans la boîte à gants. La Région a-t-elle bien informé les agents chargés des amendes de stationnement de l'arrivée de ces nouveaux acteurs ? Ne serait-il pas nécessaire de renforcer cette communication ?

Dans votre exposé des motifs ainsi que dans l'arrêté du gouvernement à l'article 19.3, vous avanciez que, comme pour Cambio, des offres combinées d'autopartage avec le réseau STIB allaient être lancées. Les opérateurs et la STIB ont-ils initié des discussions à ce sujet ? Quand une telle offre sera-t-elle proposée au public bruxellois ?

Comment se porte le système Cambio offert par la STIB ? Souffre-t-il de l'arrivée des concurrents - même si je ne suis pas certain qu'il s'agisse de réels concurrents - en free floating ? La STIB envisage-t-elle de réorienter tout ou partie de sa flotte en faveur d'un système en free floating ? À titre personnel, je pense que Cambio offre en réalité un service complémentaire, en permettant de conduire sur de plus longues distances grâce à une tarification différente.

En vertu de l'article 19.2, alinéa 4, dans l'année suivant l'octroi de l'agrément, chaque véhicule mis à disposition par un opérateur devra être muni d'un abonnement donnant la possibilité d'un stationnement illimité dans le temps dans au moins dix parkings publics ou privés, situés dans au moins quatre communes. Combien d'opérateurs offrent déjà l'accès à des parkings privés ou

publics ?

Concernant la politique tarifaire, l'arrêté précise que le coût de l'utilisation se doit d'être horokilométrique, c'est-à-dire proportionnel à la distance et à la durée de l'utilisation. Ce principe élémentaire garantit la transparence tarifaire et la protection des droits du consommateur. Il a également pour vertu de rendre les offres de transport comparables et prévisibles pour le consommateur.

Dans votre exposé des motifs, vous nous indiquez que le montant d'utilisation à la minute s'élevait à environ 24 centimes. Pourriez-vous m'indiquer quelles sont les dispositions tarifaires appliquées par minute et par kilomètre par les différents opérateurs présents sur le territoire bruxellois ? Quelles sont les dispositions prises pour garantir la lisibilité et la qualité de l'information des tarifs pratiqués à destination des usagers ?

Concernant les dispositions prises en matière de taxes et redevances, une forte exonération à la redevance de stationnement, de 25 euros par an et par véhicule, est accordée pour les véhicules en flotte libre, ce qui peut se justifier par la nécessité de rendre ce nouveau système encore plus attractif. Cette disposition permet notamment aux opérateurs d'exonérer leurs clients de toute redevance de stationnement. Il semble cependant que les conditions d'agrément ne prévoient pas que les véhicules exploités stationnant en principe exclusivement sur le territoire bruxellois et jouissant de ce régime de redevance préférentiel soient corrélativement immatriculés dans notre Région.

Se pose alors la question de savoir si, compte tenu de l'affectation exclusive de ces véhicules sur nos voiries, les opérateurs s'acquittent des taxes de mise en circulation (TMC) et des taxes de circulation (TC) dans notre Région.

La Région délivrant formellement une autorisation d'exploitation et accordant un régime de redevance stationnement avantageux, il me semble plus que sensé de s'assurer que ces véhicules relèvent du système de redevance bruxellois où ils circulent et occupent de l'espace en voirie plutôt que de celui d'une autre Région dans laquelle ils ne circuleront pas du tout.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De heer Uyttendaele lijkt te denken dat de freefloatingautodeelbedrijven de doelstelling hebben het aantal auto's te verminderen.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik heb niet gezegd dat dit hun doelstelling is, maar ze hebben wel dat effect.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik blijf ervan overtuigd dat ze willen dat mensen zich met de auto blijven verplaatsen. Ik zag onlangs op een auto van DriveNow de slogan: "het comfort van een BMW met de snelheid van de metro". Ze willen mensen dus aansporen om eerder de BMW te nemen dan de metro.*

Ik heb de tegenargumenten al uitvoerig toegelicht. Die komen overigens niet alleen van mij.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Het gaat hier niet over met de tijd meegaan, maar om een maatschappijvisie.

Een van de redenen waarom iemand geneigd kan zijn om een deelauto te gebruiken is wanneer men zich ergens bevindt waar men zich moeilijk met het openbaar vervoer kan verplaatsen en wanneer men kinderen bij zich heeft. Hoe zit het met de verkeersveiligheid? Het kinderzitje kan pas vanaf de leeftijd van vier of vijf jaar worden gebruikt. Er is in niets voorzien voor jongere kinderen.

Pouvez-vous préciser, pour chaque opérateur, où sont immatriculés ces véhicules actuellement exploités sur le territoire bruxellois ?

Quelles sont les dispositions prises pour garantir que ces véhicules soient bien soumis au régime de taxe de circulation régional ? À défaut, comptez-vous prendre des mesures pour vous en assurer ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. Uyttendaele semble penser que l'objectif des opérateurs de véhicules partagés en libre-service est de réduire le nombre de voitures.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je n'ai pas dit que c'était l'objectif, mais l'effet.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Pour ma part, je reste persuadée que l'objectif est de faire en sorte que les personnes continuent à se déplacer en voiture. L'autre jour, je suis passée à côté d'une voiture DriveNow sur laquelle il était écrit "Le confort BMW avec la rapidité du métro". En gros, cela signifie "Prenez la BMW plutôt que le métro".

J'ai déjà longuement détaillé les arguments à ce sujet. Ce ne sont d'ailleurs pas mes arguments, mais des éléments établis par ailleurs.

(Remarques de M. Smet)

Il ne s'agit pas ici de modernité, mais de vision de société. M. le ministre a toujours besoin de jeter des anathèmes et des jugements à l'emporte-pièce pour se rassurer. Soit.

Une des raisons pour lesquelles on peut être amené à se déplacer en voiture est qu'on se trouve dans une zone peu desservie par les transports publics et qu'on est accompagné d'enfants, etc. Que fait-on alors en termes de sécurité routière ? En effet, on est peu enclin à installer ses enfants dans un véhicule non muni des protections adéquates. Qu'est-il prévu à cet égard ? Le rehausseur ne fonctionne qu'à partir de quatre ou cinq ans. Il n'est donc rien prévu dans ces véhicules pour des

De voorzitter. - De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans). - *De minister verdedigt het freefloatingsysteem door te zeggen dat het modern is. Wat modern is, is efficiënt openbaar vervoer. Het verheugt mij dat er een metro in het noorden van Brussel komt, ook al is dat nog niet voor onmiddellijk.*

Naar aanleiding van de algemene beleidsverklaring hebben wij u een aantal voorstellen gedaan. Heel wat bussen van De Lijn en de TEC rijden leeg of halfvol in Brussel rond. Waarom de Brusselaars niet aanzetten om vaker die bussen te nemen?

Het is niet door auto's, en zeker niet door BMW's, ter beschikking te stellen, dat wij het mobiliteitsprobleem in Brussel zullen oplossen. Dat heeft niets met ouderwetsheid te maken. Openbaar vervoer kan efficiënt, hip en modern zijn!

De voorzitter. - *Ik zal nu spreken uit eigen naam. Alle maatregelen zijn welkom.*

Mijn fractie staat volledig achter het freefloatingautodeelsysteem. Het zet bepaalde mensen, zoals de heer Uyttendaele en ikzelf, ertoe aan om hun auto te verkopen en deelauto's, het openbaar vervoer en andere transportmiddelen te gebruiken. Dat is telkens een auto minder in het verkeer.

Bovendien wordt die auto gedeeld, terwijl een privéauto 95% van de tijd stil staat, maar je toch een verzekering, brandstof, onderhoudskosten, enzovoort moet betalen. Het is dus een win-win situatie voor iedereen, ook voor het milieu. Modernisme heeft zeker zijn plaats in de mobiliteit van morgen.

enfants plus jeunes.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). - Monsieur le ministre invoque l'argument distinguant modernité et ancien temps. Monsieur le ministre, la modernité, c'est d'avoir un transport public performant. Le "one way", c'est le service public. Si on veut se déplacer d'un point A à un point B, il y a le métro, que j'adore. Je suis vraiment excité d'avoir un métro vers le nord, mais c'est pour dans dix ans. Ce n'est donc pas pour tout de suite.

Monsieur le ministre, vendredi, lors de la déclaration de politique générale en séance plénière, nous vous avons fait des propositions concrètes. En ce moment même, des bus roulent à vide ou en sous-capacité. Il s'agit des bus De Lijn et TEC. Nous pourrions prendre des mesures aujourd'hui pour inciter les Bruxellois à les utiliser. Pourquoi ne pas lancer une campagne publicitaire pour les sensibiliser ? Ce serait beaucoup plus performant.

Ce n'est pas en mettant à disposition des voitures - en plus des BMW ! - que l'on va résoudre le problème de la mobilité à Bruxelles. Cela n'a rien à voir avec l'ancien temps ringard ! Le transport public peut être vraiment performant, in, chic, tout ce que vous voulez, et moderne.

M. le président. - Je vais parler en mon nom propre, pour dire que toutes les petites mesures sont bonnes à prendre.

Mon groupe soutient pleinement la mise en place des voitures partagées en free floating, parce que celle-ci a clairement des effets. Pouvoir disposer de tels véhicules incite certaines personnes, dont M. Uyttendaele et moi-même, à revendre leur voiture pour ne plus utiliser que des voitures partagées, des transports publics ou d'autres modes de transport.

Chaque démarche de ce genre représente une voiture en moins. De plus, la voiture utilisée est partagée avec quantité d'autres personnes, alors que ma voiture personnelle reste immobilisée 95% du temps et ne sert à rien, mais m'oblige à payer une assurance, du carburant, l'entretien, etc. Si l'on fait

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *De gemeente Evere ontving aanvragen voor freefloatingstandplaatsen, vooral van gezinnen die hun tweede auto willen wegdoen. Daar moeten we mee beginnen.*

(Opmerkingen van de heer Handichi)

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Sharing is caring. Wie van de stad houdt, deelt een auto.*

Zelfs met een efficiënt openbaar vervoer zullen er altijd aanvullende verplaatsingsmiddelen nodig zijn. Freefloatingdeelauto's dragen bij aan de intermodale mobiliteit. Privéauto's staan 95% van de tijd in een garage. Vanuit economisch standpunt is het beter om minder auto's te hebben die meer rijden.

De autoconstructeurs hebben dat begrepen. Freefloating is de enige manier om in de stad auto's te laten blijven rijden. De jonge generatie past zich aan de nieuwe mobiliteit aan. Binnen tien of vijftien jaar zullen er geautomatiseerde voertuigen rondrijden en zal er geen enkele privéauto meer zijn in Brussel.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik maak voor mijn verplaatsingen gebruik van wat er bestaat, maar dat wil niet zeggen dat ik dat het beste vind. Ik ga niet thuisblijven, omdat u een keuze hebt gemaakt die mij niet zint.*

un calcul comparatif, il s'agit d'une situation win-win pour tout le monde, y compris pour l'environnement. Le modernisme a indéniablement sa place dans la mobilité du futur.

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Dans ma petite commune d'Evere, je reçois des demandes d'emplacements pour des stations de free floating, surtout de la part de ménages qui possèdent deux voitures, voire trois, et sont prêts à abandonner leurs deuxième voiture. Le premier défi doit être de commencer par cette étape.

(Remarques de M. Handichi)

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

M. Pascal Smet, ministre.- "Sharing is caring", comme disent les Anglo-Saxons. Quand on aime la ville, on partage sa voiture.

Les étrangers qui vivent en Région bruxelloise apprécient les qualités de nos transports en commun, même si rien n'est parfait. Mais même avec un réseau de transports publics performant, un moyen de déplacement complémentaire sera toujours nécessaire. La voiture en libre-service remplit cette fonction et répond à notre souhait d'une mobilité intermodale. Les voitures restent au garage 95% du temps. Il vaut mieux que moins de voitures occupent l'espace public, mais qu'elles roulent davantage, ce qui est intéressant sur le plan économique.

Les entreprises automobiles l'ont bien compris, la voiture en libre-service est le seul moyen de continuer à faire circuler des voitures en milieu urbain. La jeune génération appréhende la mobilité différemment et s'adapte. Dans dix ou quinze ans, des véhicules automatisés circuleront en milieu urbain et plus aucune voiture privée ne roulera en Région bruxelloise.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est stupide comme réflexion, Monsieur le ministre ! Je me déplace comme tout le monde en utilisant ce qui existe. Ce n'est pas pour cela que j'estime que cet "existant" est le meilleur. Je ne vais quand même pas rester enfermée chez moi parce que vous auriez

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Sommige mensen hebben een auto nodig.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Weet u hoe een transportmiddel noemt dat meerdere personen kan vervoeren? Een bus, een tram of een metro.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zelfs de meest dogmatische milieuvorvechter heeft af en toe een auto nodig.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb nooit het tegenovergestelde beweerd. U verdraait mijn woorden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zeg gewoon de waarheid en soms*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U bent dogmatisch. Als u niet wilt dat ik u onderbreek, houd dan op met mij te jennen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik jen u niet.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Toch wel. Het zijn bijna beledigingen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Misschien moeten we samen eens een slaatje gaan eten.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ons gewest heeft inderdaad nood aan meer groen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In Quito hebben heel wat mensen gezegd dat ze ons gewest fantastisch vinden. Laten we dus niet overdrijven.*

Sinds oktober 2016 hebben drie bedrijven een freefloatingvergunning gekregen: DriveNow, Zipcar en Car2Go. DriveNow beschikt over 300 voertuigen, Zipcar over 250. Car2Go is nog niet gestart door een juridisch probleem. Momenteel zijn er dus 550 freefloatingauto's in Brussel.

Dat aantal zal zeker nog stijgen, maar het is moeilijk te zeggen met hoeveel voertuigen en

posé un choix qui n'est pas celui que je préfère.

M. Pascal Smet, ministre.- *C'est nécessaire pour certaines personnes.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Savez-vous comment on appelle un moyen de transport pour conduire plusieurs personnes ? Un bus, un tram ou un métro.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Même l'écologiste le plus dogmatique a parfois besoin d'une voiture. Et je suis certain qu'il en utilise aussi.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Mais je n'ai jamais dit le contraire ! Ce qui est très désagréable, c'est que vous transformez mes propos.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Mais je dis la vérité et la vérité n'est jamais désagréable.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Le dogmatique, c'est vous. Si vous ne voulez pas que vous je interrompe, arrêtez de m'interpeller.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je ne vous interpelle pas.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Mais si, vous n'êtes d'ailleurs pas loin de m'insulter.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je crois que nous avons besoin de boire un verre ensemble.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Cette Région a en effet besoin de plus de vert !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Quand j'étais à Quito, de nombreuses personnes m'ont dit trouver notre Région magnifique. N'exagérons donc pas.*

Début octobre 2016, trois entreprises ont obtenu l'agrément en tant qu'opérateurs de voitures partagées en flotte libre : DriveNow, Zipcar et Car2Go. DriveNow possède 300 véhicules et Zipcar, 250. Car2Go n'a pas encore commencé ses activités du fait d'un problème juridique qui lui est propre. Au total, il y a donc actuellement 550 véhicules en flotte libre qui circulent dans notre Région.

wanneer. Die gegevens zijn marktgebonden. DriveNow telt ondertussen al zesduizend klanten. Het bedrijf is zelf verbaasd over het succes van autodelen in Brussel.

De regering heeft beslist om de autodeelmarkt vrij te laten. Het aantal deelauto's hangt dus af van de economische haalbaarheid. Daarom is in het besluit slechts een minimum van 75 voertuigen per bedrijf vastgelegd, een cijfer dat vandaag al bereikt wordt. Er zijn informele contacten aan de gang met andere bedrijven die belangstelling voor het systeem hebben. In tegenstelling tot in andere landen hebben wij het aantal bedrijven niet willen beperken.

Het gebruik van dieselwagens wordt uitdrukkelijk verboden in het besluit. Wij hebben beslist om de ecoscore te gebruiken. Voor stadswagens moet de ecoscore 72 bedragen. Hierdoor komen de meeste dieselauto's niet in aanmerking. Vanaf 2020 zal de ecoscore 75 bedragen.

De huidige 550 freefloatingauto's zijn allemaal benzineauto's. Het is de bedoeling om later volledig op elektrische auto's over te schakelen, maar dat kan pas wanneer er voldoende laadpalen zijn. Wij zullen wellicht een concessieopdracht voor de gewest- en gemeentewegen uitschrijven om over een homogeen systeem te beschikken. De bedrijven zijn op de hoogte en gaan akkoord met het principe.

Wij hebben de bedrijven geen verplichtingen opgelegd met betrekking tot hun activiteitszone. Die hangt immers af van de economische haalbaarheid. Ook in de ander Europese steden zie je maar zelden dat het systeem in heel de stad beschikbaar is.

DriveNow is gedeeltelijk actief in Brussel-Stad, Schaarbeek, Sint-Joost, Evere, Etterbeek, Elsene, Oudergem, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Watermaal-Bosvoorde, Ukkel, Vorst, Anderlecht en Sint-Gillis en bestrijkt een totale oppervlakte van 59 km².

Zipcar is gedeeltelijk actief in Brussel-Stad, Schaarbeek, Sint-Joost, Evere, Etterbeek, Elsene, Oudergem, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Watermaal-Bosvoorde, Ukkel, Vorst, Anderlecht, Sint-Gillis, Molenbeek en Koekelberg en bestrijkt een totale oppervlakte van 52 km². Dat

Ce nombre de véhicules va certainement augmenter, mais il est difficile de dire de combien et quand. Tout dépend du marché. Je pense ne pas me tromper en annonçant que DriveNow compte déjà 6.000 clients. Cette société est assez surprise de ce succès du car sharing à Bruxelles.

Dans le cadre de l'autopartage, le gouvernement a choisi de laisser le marché libre. Par conséquent, le nombre de voitures partagées dépend des possibilités des opérateurs. Pour cette raison ne figure dans l'arrêté qu'un minimum de 75 voitures par opérateur, chiffre qui est déjà atteint actuellement. D'autres contacts informels sont en cours avec des entreprises qui ont montré un intérêt pour cette activité. Contrairement à d'autres villes européennes, nous n'avons pas voulu limiter le nombre d'opérateurs.

L'usage de voitures diesel par les opérateurs est explicitement interdit dans l'arrêté. À la place, en collaboration avec ma collègue Céline Fremault, nous avons opté pour l'utilisation d'un écoscore. Pour les voitures urbaines, cet écoscore est de 72. En fait, cela implique que la plupart des voitures au diesel n'entrent pas en considération. À partir de 2020, l'écoscore sera de 75 pour les voitures urbaines. Les 550 voitures partagées en flotte libre disponibles actuellement roulent à l'essence.

Il est prévu, à terme, que toutes les voitures soient électriques, mais il faut d'abord des bornes de recharge disponibles sur nos voiries. Avec Mme Fremault, nous prévoyons ce qui sera probablement une concession sur les voiries régionales et communales, afin de disposer d'un système homogène de bornes. Dès qu'elles seront disponibles, nous glisserons doucement vers un système de voitures électriques. Les opérateurs sont informés et d'accord avec ce principe.

Il n'y a pas d'objectifs spécifiques pour les opérateurs en ce qui concerne leur zone d'activité : ceci relève également de la faisabilité commerciale et de l'extension progressive de l'offre. En ce qui concerne les objectifs en termes de domaine d'activité de ces entreprises, il a été décidé de laisser cette liberté au marché et de ne pas les fixer dans l'arrêté. Dans les autres villes d'Europe, il est rare que toute la ville soit couverte par le système.

DriveNow est partiellement active à Bruxelles-Ville, Schaarbeek, Saint-Josse, Evere, Etterbeek,

is ongeveer een derde van ons geweest.

Op de kaart zie je duidelijk dat het kanaal een grens vormt. Enkel Zipcar is in Molenbeek aanwezig. De gemeenten aan de andere kant van het kanaal, zoals Molenbeek, Jette en Ganshoren, worden uitgesloten.

Zipcar ontwikkelt zijn activiteiten op basis van een haalbaarheidsstudie, maar nadien speelt ook de markt een rol. Als de inwoners van de andere zones ook deelauto's vragen, zal Zipcar zijn aanbod aanpassen.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Moeten zij zich daarvoor inschrijven?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het volstaat om een e-mail te sturen met de aanvraag. Na een jaar zal een eerste evaluatie plaatsvinden.*

Wij plannen een vergadering met de minister-president en de politiezones om na te gaan hoe we het probleem van vandalisme en diefstal van voertuigen in de Noordwijk, aan de Havenlaan, kunnen aanpakken.

(Opmerkingen van de heer Uyttendaele)

Net zoals bij Cambio waren er in het begin problemen met de parkeerboetes. We hebben daarover nochtans geïnformeerd, maar het is niet gemakkelijk om alle controlediensten te bereiken

Ixelles, Auderghem, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Watermael-Boitsfort, Uccle, Forest, Anderlecht et Saint-Gilles. Son domaine d'activité couvre une zone totale de 59km².

Zipcar est partiellement active à Bruxelles-Ville, Schaerbeek, Saint-Josse, Evere, Etterbeek, Ixelles, Auderghem, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Watermael-Boitsfort, Uccle, Forest, Anderlecht, Saint-Gilles, Molenbeek et Koekelberg. Le domaine d'activité couvre une zone totale d'environ 52km². Notre Région faisant 162km², cela signifie que le service couvre un tiers de notre superficie.

En consultant la carte, vous aurez aussitôt remarqué que le canal est une frontière sauf pour Zipcar qui s'étend un peu sur Molenbeek. Toutes les communes de l'autre côté du canal (Molenbeek, Jette, Ganshoren, etc.) sont exclues.

Zipcar développe son service en fonction de l'analyse de faisabilité. Dès qu'il y a une demande de la population de disposer de tels véhicules dans ces zones, Zipcar s'adapte. Les clients doivent le demander. Zipcar travaille sur la base d'algorithmes. Ont-ils raison dans la détermination des zones ? La seule réponse que nous pouvons donner, c'est que ce service est tributaire de la demande des habitants. C'est le marché qui joue.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *S'agit-il d'une demande par inscription ?*

M. Pascal Smet, ministre.- *Les habitants doivent leur envoyer un mail pour formuler leur demande. Des actions peuvent même être menées. Une première évaluation est prévue après un an.*

Toujours concernant l'aspect opérationnel, nous allons organiser une réunion avec le ministre-président, moi-même et les zones de police parce que, par exemple dans le quartier nord, à l'avenue du Port, nous connaissons des problèmes de vandalisme assez importants et des tentatives de vol de voitures. Il faut y remédier et voir comment résoudre ce premier constat.

(Remarques de M. Uyttendaele)

Opérationnellement, le lancement de l'autopartage

door de complexe organisatie van ons stadsgewest met zijn negentien gemeenten en zes politiezones en de verschillende privébedrijven die parkeerboetes uitschrijven.

De gemeenten werden voor de aanvang van de activiteiten gebriefd. Op 6 oktober vond bovendien een vergadering met parking.brussels, de gemeenten en de bedrijven plaats om nogmaals uit te leggen hoe die voertuigen moeten worden gecontroleerd.

De MIVB en de freefloatingbedrijven werken aan een gecombineerd aanbod.

Cambio is een onafhankelijk bedrijf, waarvan de MIVB aandeelhouder is. Cambio staat positief tegenover freefloating, omdat in andere Europese steden is gebleken dat de komst van freefloatingbedrijven ook het klassieke autodeelsysteem ten goede komt.

Beide systemen zijn complementair. Heel wat personen hebben een abonnement voor beide diensten en kiezen het goedkoopste systeem voor hun verplaatsing. Hoe groter en gevarieerder het aanbod, hoe sneller mensen geneigd zullen zijn om hun auto te verkopen. Dat is uiteindelijk de bedoeling

Cambio heeft geen erkenning als freefloatingbedrijf aangevraagd.

Momenteel hebben enkel de auto's van Zipcar toegang tot drie parkings, namelijk die aan de Waterloolaan, de Keizerinlaan en de Schildknaapstraat. De bedrijven hebben na hun erkenning een jaar tijd om toegang tot tien parkings aan te bieden.

Bij DriveNow kost rijden 33 cent en parkeren 19 cent per minuut. Zipcar rekent een tarief van 25 cent per minuut aan. Het besluit bepaalt dat een duidelijke prijs moet worden meegedeeld die evenredig is met de gebruiksduur en de afstand. Die informatie staat ook op de website van de bedrijven.

Alle freefloatingdeelauto's zijn ingeschreven bij Brussel-Stad. De vrijstellingskaarten worden geregistreerd in de databank van parking.brussels. Die databank moet uitgroeien tot een gewestelijk platform waarop de gemeenten de

en flotte libre a effectivement connu un certain nombre de problèmes en ce qui concerne la distribution des amendes de stationnement. Cela a également été le cas lorsque Cambio a débuté ses activités. Une communication a toutefois eu lieu à ce sujet, mais il s'est avéré difficile de transmettre l'information à tous les services de contrôleurs.

C'est toute la complexité fonctionnelle de notre ville-région, ses dix-neuf communes, ses six zones de police, la présence de certains opérateurs privés, etc. Les communes ont été pourtant informées à mon cabinet avant le début des services. Le 6 octobre, une réunion a eu lieu entre parking.brussels, les communes et les opérateurs à propos de cette problématique et il a été une nouvelle fois communiqué comment ces véhicules devaient être contrôlés. La STIB et les opérateurs sont en contact et recherchent la création d'une offre combinée.

Cambio est une entreprise indépendante dont la STIB est actionnaire. Comme l'a déclaré récemment le CEO de Cambio, l'autopartage en flotte libre sera accueilli positivement vu les expériences menées dans d'autres villes européennes. Des analyses étrangères démontrent en effet que, lors de l'entrée en fonction des services d'autopartage en flotte libre, l'autopartage en boucle fermée classique en profite également.

Il s'agit en effet de deux systèmes complémentaires. De nombreuses personnes ont les deux abonnements et, selon le cas, utilisent le système se révélant le moins cher. C'est l'ampleur et la variété de l'offre qui convaincront les personnes de revendre leurs voitures, ce qui est bien l'objectif poursuivi. Quelques prédictions en matière de croissance sont également citées.

Cambio n'a pas introduit de demande d'agrément en tant qu'opérateur de voitures partagées en flotte libre. Actuellement, seul Zipcar a accès aux trois différents parkings, situés boulevard de Waterloo, boulevard de l'Impératrice et rue de l'Écuyer. À partir du moment où ils obtiennent l'agrément, les opérateurs disposent d'un an pour offrir l'accès aux voitures à dix parkings. S'agissant des prix, DriveNow propose un tarif de 0,33€/min de conduite, 0,19€/minute de stationnement et Zipcar un tarif de 0,25€/min. L'arrêté stipule qu'un prix clair sera communiqué et que celui-ci sera proportionnel à la durée d'utilisation et à la

vrijstellingskaarten die door parking.brussels worden afgegeven, bijvoorbeeld voor verleners van dringende en niet-dringende medische hulp, direct kunnen raadplegen. Via dat platform zullen de gemeenten ook hun eigen vrijstellingskaarten kunnen beheren.

Tegen het voorjaar van 2017 zullen twaalf gemeenten op het platform aangesloten zijn. In die gemeenten zal de controle op basis van de nummerplaat gebeuren, via een Personal Digital Assistant (PDA) die met de gewestelijke databank verbonden is. De gemeenten die nog niet op het platform aangesloten zijn, kunnen bij parking.brussels een lijst met de geregistreerde deelauto's vragen. Op die manier kunnen de gemeenten de informatie in hun PDA's opnemen en de controles eveneens aan de hand van de nummerplaat uitvoeren.

De deelauto's worden dus regelmatig gecontroleerd, maar normaal gezien vragen de bedrijven systematisch een vrijstellingskaart voor hun voertuigen aan. Die vrijstellingskaart (25 euro per jaar per voertuig) is immers heel wat voordeliger dan de normale parkeerretributie (25 euro per halve dag).

Het freefloatingsysteem biedt heel wat voordelen voor de maatschappij. Wij hebben daarom doelbewust een laag tarief gehanteerd om het systeem te promoten en de meerkosten te beperken.

De retributie bedraagt 25 euro per voertuig om het aantal voertuigen te kunnen controleren.

Dit systeem beantwoordt aan de huidige maatschappelijke behoeften en past perfect in een moderne maatschappij.

distance. Cette information figure également sur le site Internet des différents opérateurs.

Quant aux taxes et redevances, tous les véhicules des opérateurs pour les véhicules motorisés partagés sont immatriculés à la Ville de Bruxelles. Les cartes de dérogation pour les véhicules partagés sont enregistrées dans la base de données de parking.brussels. Cette base de données est destinée à devenir une plate-forme régionale, au travers de laquelle les cartes délivrées par parking.brussels - cartes de soins, d'intervention, etc. - sont directement consultables par les communes. Cette même plate-forme permettra aussi aux communes de gérer leurs propres cartes de dérogation.

D'ici le printemps 2017, douze communes seront connectées à cette plate-forme. Lorsqu'une commune est connectée à la base régionale, le contrôle du steward communal s'effectue sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule, à partir de son Personal Digital Assistant (PDA) connecté à la plate-forme régionale. Pour les communes qui ne sont pas connectées à la plate-forme, parking.brussels met à la disposition de celles-ci la liste des véhicules partagés enregistrés.

De cette manière, ces communes peuvent intégrer les informations dans leurs PDA de manière autonome et procéder également au contrôle sur la base de la plaque d'immatriculation. Ces modes de gestion font que les véhicules partagés sont contrôlés régulièrement sur l'ensemble du territoire bruxellois.

Cela étant, dans un esprit de bon partenariat et étant donné les bons échanges entre parking.brussels et les opérateurs de voitures partagées, ces derniers commandent en principe systématiquement une carte de dérogation pour leurs véhicules.

Si l'on compare le coût annuel de la carte de dérogation - 25 euros par véhicule - au tarif de la redevance de stationnement - 25 euros par demi-journée si le véhicule n'est pas enregistré chez parking.brussels -, les opérateurs identifient bien évidemment l'intérêt de détenir une dérogation.

Vu les avantages sociétaux manifestes du système, il est plus que logique que ce genre de mesures soient encouragées plutôt que financièrement

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik vrees dat als de freefloatingbedrijven op termijn niet het hele grondgebied bestrijken, een deel van de bevolking zal worden gediscrimineerd. Ik begrijp dat het om een progressief proces gaat en dat wij hen in een vrije markt niet kunnen verplichten om alle burgers te bereiken, maar aangezien de vraag vooral uitgaat van gemeenten waarvan de inwoners de auto maar weinig gebruiken, zou het interessant zijn om ook daar actief te zijn.*

Zijn er in de gemeenten waar die bedrijven maar gedeeltelijk actief zijn freefloatingauto's in de buurt van de metro- en treinstations?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er zijn freefloatingauto's aan het Zuidstation, het Centraal Station en het Noordstation, maar niet aan het station Brussel-West.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *In ruil voor de fiscale voordelen zouden de bedrijven hun dienstverlening moeten uitbouwen voor alle Brusselaars.*

Het is belangrijk dat u nog meer over de parkeervrijstelling communiceert. Gisteren heb ik nog een deelauto gebruikt die meerdere parkeerboetes achter de ruitenwisser had. De informatie is dus nog niet goed doorgesijpeld.

U zegt dat de uur-kilometerheffing per minuut wordt aangerekend. Hoe zit het dan met de

pénalisées. Nous avons délibérément appliqué un faible tarif afin de promouvoir le système et de limiter les surcoûts.

La redevance s'élève à 25 euros par véhicule, ce qui permet de contrôler le nombre de voitures.

Ce système, que soutient le gouvernement, répond aux besoins sociétaux actuels et s'inscrit résolument dans la modernité. Il s'agit pour le gouvernement d'une mesure qui permet d'aborder la mobilité de manière intelligente. Sharing is caring.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je souhaiterais revenir sur le déploiement géographique de ces prestataires de services. Je suis convaincu que s'ils ne couvrent pas toute la Région à moyen terme, il s'agira d'une discrimination imposée à une partie de la population. Je comprends que le processus soit progressif et que, s'agissant d'un marché libre, ils ne soient pas contraints de toucher tous les citoyens dans un futur proche. Toutefois, la demande émanant surtout de communes où les populations utilisent peu la voiture, il serait intéressant d'y développer ce type d'activité.

Qu'en est-il de la proximité avec des stations de la SNCB ou de la STIB dans des communes partiellement couvertes par ce service ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord sont couvertes, mais pas celle de Bruxelles-Ouest.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Des conditions fiscales intéressantes sont offertes aux opérateurs. En échange, ils doivent jouer le jeu et offrir ce service à tous les Bruxellois, ceux qui habitent dans ces communes, mais aussi ceux qui veulent s'y rendre.

S'agissant des amendes de stationnement, je vous invite à marteler l'information que vous nous avez communiquée. Hier encore, j'ai utilisé un système de ce type et j'ai observé que des procès-verbaux avaient été apposés sur les pare-brise. L'information n'est donc pas bien passée.

afstand? Uur-kilometerheffing betekent dat zowel de tijd als de afstand in rekening wordt gebracht. Zal het systeem nog evolueren?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- De afrekening gebeurt per minuut.

(Opmerkingen)

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- Dan neem ik aan dat de tarificatie nog zal evolueren.

(Opmerkingen)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Neen, hoe groter de afstand, hoe langer de rijtijd.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- De afrekening houdt dus geen rekening met gesloten tunnels. De tarifiering per minuut is duidelijk en handig voor de gebruiker, maar beantwoordt niet aan de vereisten van een uur-kilometerheffing.

Is het verplicht om de freefloatingdeelauto's in Brussel in te schrijven?

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- Ik heb dat al in uw plaats gedaan. De auto's van DriveNow zijn ingeschreven op de Waterloolaan waar het hoofdkantoor van het bedrijf gevestigd is. De auto's van Zipcar daarentegen staan ingeschreven in Braine-l'Alleud. Dat betekent dat de wegenbelasting voor die auto's in het Waals Gewest wordt betaald, terwijl ze in het Brussels Gewest rijden.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- We houden daar rekening mee bij de evaluatie. Zo nodig zullen we de regels bijsturen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- Het lijkt me maar logisch dat die bedrijven in het Brussels Gewest belastingen betalen.

Par rapport au tarif horokilométrique, vous m'expliquez qu'il y a une tarification à la minute, mais où est le kilomètre ? Si c'est horokilométrique, cela veut dire qu'on prend en compte deux critères : le temps et la distance. Le système va-t-il évoluer ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est par minute.

(Remarques)

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je suppose donc que la tarification va évoluer.

(Remarques)

M. Pascal Smet, ministre.- Non, le système en vigueur correspond à cela, puisque plus la distance est grande, plus le temps de roulage est important.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Cela ne tient pas la route quand un tunnel ferme. Même si le système à la minute est très clair et qu'il me convient en tant qu'utilisateur, cela ne répond pas réellement aux exigences des tarifs horokilométriques.

En ce qui concerne l'immatriculation, est-il prévu quelque part que cette dernière doit être faite à Bruxelles, soit par convention, soit dans l'arrêté ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je dois le vérifier.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je l'ai fait pour vous. Les certificats d'immatriculation de DriveNow portent bien l'adresse du boulevard de Waterloo, siège de la société. En revanche, les véhicules Zipcar sont immatriculés à Braine l'Alleud, ce qui me semble tout à fait inacceptable. En effet, cela signifie que les taxes sont payées à la Région wallonne alors que ces véhicules fonctionnent à 100% dans notre Région.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous prenons cela en compte dans notre évaluation. Si nous devons procéder à des adaptations, nous le ferons.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il me semble effectivement nécessaire que l'on précise les choses pour que, à tout le moins, ces entreprises payent

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U vindt dat ik dogmatisch ben, maar volgens mij bent u eerder een fashionista: geïnteresseerd in mode en geprikkeld door nieuwigheden.*

De moderniteit komt vaak uit Amerika overgewaaid, maar daar maakt men nu toch een aantal analyses. Een auto op de weg blijft een extra auto. Freefloatingsystemen, Uber, enzovoort brengen het openbaar vervoer in het gedrang.

We zullen hier zeker nog op terugkomen. Tot dan zou ik u aanraden om wat hoogstaandere lectuur door te nemen.

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

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *De heer Uyttendaele kan zich een dure verplaatsing van 25 of 30 cent per minuut veroorloven.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Dat is minder duur dan een eigen auto!*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Ik ben er niet van overtuigd dat dit voor iedereen klopt, maar goedkoop is het niet. Met mijn arbeidersloon kan ik me dat niet veroorloven. Als je in de file zit, maak je je toch maar druk.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het is net de bedoeling om zo'n auto niet te*

leurs taxes en Région bruxelloise en contrepartie du beau cadeau - certes utile - qu'on leur fait.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Si le ministre pense que je suis dogmatique, moi je pense qu'il est un peu une fashionista, c'est-à-dire une personne intéressée par la mode et émoustillée par la nouveauté.

La modernité, qui nous vient quand même beaucoup d'outre-Atlantique, fait déjà l'objet de certains travaux du côté des États-Unis, où il commence à y avoir quelques analyses. Une voiture sur la route reste une voiture de plus. Ces systèmes de voitures en libre-service, de Uber, etc. que vous semblez particulièrement affectionner, mettent en danger les services publics de transport en commun.

Nous reviendrons certainement sur ce sujet, car nous n'avons pas le temps d'entrer dans les détails aujourd'hui. Vous m'accusez de dogmatisme. Mais moi, je vous invite à être un peu plus intellectuel dans le choix de vos lectures !

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Sur l'intellectuel, on repassera, ce ne sera pas avec moi ! Mais je vais réagir à l'interpellation de M. Uyttendaele. Lui peut se permettre ce genre de déplacement qui, à 25 ou 30 centimes la minute, coûte cher.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Cela coûte moins cher qu'un véhicule !

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Je ne suis pas sûr que chacun fera le même calcul, mais ce n'est quand même pas donné. Tout le monde ne peut pas se permettre un tel mode de déplacement. En tout cas, moi, je ne pourrais pas, j'aurais clairement mal au portefeuille, avec mon salaire d'ouvrier. Et voilà, quand tu es coincé dans les embouteillages, tu bouffes ton volant...

M. Julien Uyttendaele (PS).- Mais l'objectif, c'est justement de ne pas prendre ces véhicules lorsqu'il

gebruiken als er files zijn.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Uit de besprekingen blijkt dat je zo'n auto gebruikt, als je hem nodig hebt. Als er files zijn, is er gelukkig nog het openbaar vervoer. We moeten daar ook in investeren als er geen files zijn, zoals tijdens het weekend en 's nachts, zodat mensen zich ook op die momenten met modern openbaar vervoer efficiënt kunnen verplaatsen. Ook dat is de toekomst van het gewest!*

De voorzitter.- *Ik spreek nu uit eigen naam. Ik denk dat er nood is aan een veelvoud van intelligente vervoersmodi. DriveNow en Zipcar maken daar deel van uit, maar we mogen freefloating en Uber niet over dezelfde kam scheren. Wie na een avondje uit in een uithoek van het gewest terug naar huis wil, is goedkoper met een deelauto dan met de taxi.*

(Rumoer)

Ja, je kunt een Noctis-bus nemen, maar die rijdt niet overal. Het is een intelligent alternatief voor de Brusselse mobiliteit, waar we blij mee moeten zijn in plaats van het af te breken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de ontwikkeling van het wifinet in de metro".

y a des embouteillages. C'est multimodal.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- On l'utilise quand on en a besoin, c'est un peu l'esprit qui se dégage ici. Quand il y a des embouteillages, heureusement que les transports publics sont là. Mais il faudrait investir aussi dans les transports publics quand il n'y a pas d'embouteillage, c'est-à-dire le week-end, la nuit, pour que les gens puissent à tout moment se déplacer avec des transports en commun qui soient aussi performants et modernes. C'est cela aussi, l'avenir de notre Région !

M. le président.- Je parle ici en mon propre nom : je pense qu'il faut démultiplier les modes de transport intelligents. DriveNow comme Zipcar font partie de ceux-ci. Il ne faut pas mélanger le free-floating et Uber, par exemple : cela n'a rien à voir. Il s'agit ici une alternative efficace à la voiture. Et si, par exemple, on veut rentrer d'un coin perdu après être sorti le samedi soir, c'est moins cher qu'un taxi.

(Rumeurs)

Oui, il y a Noctis, mais qui n'est pas disponible partout. C'est une alternative intelligente de mobilité à Bruxelles, qu'il faut saluer et non blâmer.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "le développement du réseau wi-fi dans le métro".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de procedures voor de terugbetaling van onterecht geïnde bedragen door de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*):- *Een klant van de MIVB die haar jaarabonnement wilde vernieuwen, merkte dat het bedrag drie keer van haar rekening was gegaan. De MIVB haalde zo 1.000 euro te veel af.*

Toen de klant de MIVB belde, kreeg ze te horen dat ze een formulier moest indienen dat ze op de website van de maatschappij kon vinden.

Omdat ze wilde dat haar probleem snel werd opgelost, ging ze naar een Bootik. Ook daar verwees men haar door naar de website en zelfs de Facebook- en Twitteraccounts van de MIVB. Een aantal dagen nadat ze via de website actie ondernam, had ze haar geld nog steeds niet teruggekregen.

De manier waarop de MIVB dit soort problemen aanpakt, roept vragen op. Heel wat burgers krijgen financiële problemen als er onterecht 1.000 euro van hun rekening verdwijnt. Kan het personeel van de MIVB in dergelijke gevallen een bijzondere procedure activeren om zo'n probleem snel op te lossen? Zijn er bij de MIVB oversten die het personeel in dit soort situaties kunnen ondersteunen?

Het is om twee redenen onaanvaardbaar dat klanten van de MIVB elektronische communicatiemiddelen moeten gebruiken om

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les procédures de remboursement de sommes indûment perçues par la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Monsieur le ministre, j'ai été contactée par une dame qui a vu son compte en banque débité trois fois de la somme correspondant au paiement de son abonnement annuel, autrement dit, un prélèvement non justifié de 1.000 euros.

Constatant l'erreur, cette dame a pris contact téléphoniquement avec la STIB via son numéro surtaxé. La seule réponse qui lui a été fournie a été de la renvoyer vers un formulaire disponible sur le site internet de la STIB.

Espérant légitimement une résolution rapide de son affaire vu la somme en jeu, elle s'est rendue au guichet d'une Bootik. Là aussi, on l'a renvoyée vers le site internet et les comptes Facebook et Twitter de la STIB. Plusieurs jours après avoir finalement effectué une démarche via le site de la STIB, elle n'avait toujours pas été remboursée.

Monsieur le ministre, au-delà du cas personnel de cette dame, on peut être interpellé par la façon dont la STIB traite ce type de problème. Comme moi, vous aurez conscience qu'un prélèvement erroné de 1.000 euros peut conduire beaucoup de citoyens à se trouver dans une situation financière délicate, comme ne plus pouvoir payer son loyer ou d'autres choses basiques.

J'aimerais dès lors savoir comment est-il possible

dergelijke gevallen aan te kaarten. Ten eerste is er een groep mensen die geen toegang hebben tot het internet. Wellicht is het ook deze groep die onterecht geïnde bedragen niet lang kan missen.

Daarnaast is het voor veel burgers moeilijk om schriftelijk te communiceren omdat ze de talen waarmee ze bij de MIVB terecht kunnen, onvoldoende beheersen of omdat ze niet vlot genoeg kunnen schrijven om hun probleem duidelijk uit te leggen.

In elk geval zal een behandeling van een probleem via het internet meer tijd in beslag nemen dan via rechtstreeks contact aan het loket met personeel dat het gewend is om terugbetalingen te doen.

Hoe verklaart u dit gebrek aan dienstverlening bij een openbare dienst? Heeft het personeel van de MIVB in het voorbeeld geweigerd om een snelle procedure toe te passen, of gaat het om een structureel probleem?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Wanneer een vervoerbewijs bij de aankoop aan een automaat niet op de Mobibkaart kan worden gezet, krijgt de klant een ticket als bewijs. Daarmee kan hij naar een van de verkooppunten van de MIVB gaan. Bij herhaaldelijk falen van de automaat, regelt de dienst Customer Care de terugbetaling van de onterecht afgehaalde bedragen.*

que face à un cas de cette ampleur, le personnel de guichet ne soit pas en mesure d'activer lui-même une procédure qui permette de résoudre le problème au plus vite. Ce personnel dispose-t-il de supérieurs hiérarchiques mobilisables pour lui venir en aide dans de tels cas ? Généralement, quand un problème dépasse un peu l'ordinaire, l'agent fait appel à son supérieur pour résoudre le problème au plus vite.

Le renvoi unique vers la communication électronique pose un double problème dont celui de la technologie. Pour certains publics, probablement les plus susceptibles de ne pas pouvoir se permettre d'attendre longtemps le remboursement d'une somme d'argent conséquente, internet n'est pas un moyen de communication accessible.

De même, la communication écrite représente un obstacle pour certains citoyens, soit qu'ils ne maîtrisent pas suffisamment les langues usitées à la STIB (le français, le néerlandais, éventuellement l'anglais), soit que leur maîtrise de l'écrit ne leur permet pas d'exposer intelligiblement leur problème.

Dans tous les cas, il semble évident que le traitement par le filtre d'internet prendra plus de temps que si, après vérification des pièces justificatives, un passage au guichet permettait de contacter immédiatement le personnel habilité à effectuer de tels remboursements.

C'est pourquoi, Monsieur le ministre, j'aimerais entendre vos explications quant à ce déficit de service de la part, justement, d'un service public. S'agit-il de la non-application d'une procédure rapide par le personnel ou s'agit-il, comme je le crains, d'un problème plus structurel ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Lors de l'achat d'un titre de transport sur un automate de vente, lorsque, pour des raisons techniques, un titre n'a pas pu être chargé sur une carte Mobib, le service après-ventes est prévu dans les points de vente de la STIB, sur présentation d'un ticket préjudice délivré par l'automate. Si l'échec se répète à plusieurs reprises et que cela nécessite le remboursement des paiements indus, ce remboursement s'opère via le service Customer Care, qui dispose des outils

Het is gemakkelijker als de reiziger zijn aanvraag tot terugbetaling via het internet doet, omdat de MIVB naast de nodige bewijsstukken een aantal gegevens nodig heeft, bijvoorbeeld een rekeningnummer. Werkt de reiziger liever niet via het internet, dan kan hij een schriftelijke klacht indienen bij een Bootik of Kiosk, of hij kan een afspraak maken met de dienst Customer Care op de hoofdzetel van de MIVB.

Er zijn dus wel degelijk alternatieven voor wie niet via het internet kan communiceren. In uitzonderlijke gevallen, waarin de MIVB een hoog bedrag moest terugbetalen, stelde de maatschappij altijd alles in het werk om de tijd die verstreek tussen de controle, de goedkeuring en de overschrijving van het geld zo kort mogelijk te houden. De MIVB bestudeert overigens hoe ze die procedure nog kan verbeteren. Momenteel kan het een week duren voor de klant zijn geld terug heeft.

Sinds januari 2016 verrichtte de MIVB 73 terugbetalingen na mislukte transacties aan verkoopautomaten. Gemiddeld ging het om 61 euro. In slechts zes gevallen moest de MIVB meer dan 100 terugbetalen. Daarbij betrof het twee maal 120 euro, een maal 224 euro, twee maal 499 euro en een keer 998 euro. Het is inderdaad niet aanvaardbaar dat zulke klanten een week op hun geld moeten wachten. Daarom heb ik de MIVB gevraagd om de terugbetalingen nog sneller uit te voeren.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Gelukkig gebeurt het zelden dat klanten een hoog bedrag moeten terugkrijgen.*

Als het om minder dan 10 euro gaat, doen reizigers vaak zelfs de moeite niet om hun geld terug te vragen. Toch zou het moeten volstaan dat ze zich aan een loket aanbieden om die terugbetaling te

nécessaires pour contrôler le déroulement des transactions réalisées.

Il est conseillé au voyageur, par facilité, d'introduire sa demande de remboursement par internet. La demande nécessite notamment la communication d'informations telles qu'un numéro de compte ainsi que des pièces justificatives comme des preuves de paiement. Si le voyageur émet des remarques quant à l'usage d'internet, il lui est alors proposé d'autres solutions, telles que l'introduction d'une plainte écrite, via un agent STIB en Bootik ou Kiosk, ou encore un rendez-vous avec un collaborateur du service Customer Care directement au siège central de la STIB.

Une personne qui ne sait pas utiliser internet, que cela soit pour une question d'accès à internet ou d'usage de la langue, dispose donc d'autres possibilités pour introduire sa demande. Dans les cas exceptionnels où la STIB a dû rembourser des montants élevés, la STIB a tout mis en œuvre pour activer une procédure accélérée permettant de réduire le délai entre le contrôle, la validation et le transfert du montant de banque à banque. Ce processus fait d'ailleurs l'objet d'une analyse pour amélioration. Actuellement, le délai de remboursement peut aller jusqu'à une semaine.

Depuis janvier 2016, la STIB a effectué 73 remboursements qui faisaient suite à une transaction ayant échoué à un automate de vente Go. Le montant moyen de ces échanges s'élève à 61 euros. Seuls 6 cas ont porté sur un montant dépassant les 100 euros à rembourser : 2 x 120 euros, 1 x 224 euros, 2 x 499 euros et 1 x 998 euros, soit les 1.000 euros auxquels vous faisiez référence. Une semaine d'attente, c'est trop et c'est la raison pour laquelle on a demandé à la STIB de raccourcir encore ce délai.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).-Je suis ravie d'apprendre que le montant de 1.000 euros dont il est question soit considéré comme exceptionnel.

Les gens ne se donnent pas la peine de réclamer un remboursement lorsqu'il s'agit de montants inférieurs à 10 euros. Toutefois, il serait souhaitable que le fait de se présenter au guichet

krijgen. Bovendien moeten benadeelde reizigers systematisch geholpen worden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de heraanleg van de Schuman-rotonde".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *In november 2015 keurde de Brusselse regering de grote lijnen goed van de heraanleg van het Schumanplein. In december 2015 werd een aanbestedingsbericht gepubliceerd voor de heraanleg van het plein, met inbegrip van de Wetstraat tussen het Jubelpark en de Etterbeeksesteenweg. De werken zouden in 2017 van start gaan en voor 2019 voltooid moeten zijn.*

In april 2015 werden twee overlegvergaderingen georganiseerd met de wijkcomités, de Europese instellingen en de buurtbewoners.

In januari 2016 deelde u verschillende wijzigingen mee met betrekking tot de heraanleg van een stukje van de Wetstraat, de rotonde en de esplanade. Die wijzigingen werden volgens u door meerdere studies ondersteund, namelijk de studie van Stratec van 2012, de bijkomende tellingen in 2014 en 2015 en de bijkomende studie van Brussel Mobiliteit met het gebruik van het simulatiemodel Musti.

De offertes dienden uiterlijk op 26 januari 2016 te worden ingediend. Wie werd geselecteerd voor de opdracht? Hoe ver staat de procedure? Heeft de laureaat al zijn project voorgesteld?

De laureaat moest niet alleen een stedenbouwkundige, architecturale en landschappelijke studie uitvoeren, maar ook

pour une réclamation suffisante à lancer la procédure sans que l'on doive recourir à d'autres démarches. Il faudrait en outre une prise en charge systématique des clients lésés dans ces circonstances.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le réaménagement du rond-point Schuman".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous ai déjà interpellé à plusieurs reprises concernant ce sujet. Comme j'imagine que ce projet avance, il me semble important que la commission puisse suivre ce dossier de près.

En novembre 2015, le gouvernement bruxellois a approuvé les grands principes qui baliseront le réaménagement du rond-point Schuman. Un avis de marché a été publié en décembre 2015. Il porte sur la mission complète d'auteur de projet en vue de l'aménagement de la place Schuman ainsi que sur la requalification de ses abords dont la rue de la Loi entre le parc du Cinquantenaire et la chaussée d'Etterbeek.

Les travaux devraient démarrer en 2017 et seraient clos avant 2019.

Parallèlement à cela, deux réunions de concertation ont été organisées en avril 2015 avec les comités de quartier, les institutions européennes et les riverains.

En janvier de cette année, vous rapportiez les différentes modifications qui interviendraient tant dans le petit tronçon de la rue de la Loi que sur le rond-point et l'esplanade.

Plusieurs études ont été réalisées à propos de ce projet : l'étude Stratec de 2012, les comptages

voorstellen doen voor het stadsmeubilair, de bewegwijzering en de verlichting. Welke voorstellen heeft de laureaat voor elk van die punten gedaan?

Kunt u het voorstel voor de ontmoetingszone toelichten? Hoe zal de veiligheid van de voetgangers op die plaats worden gewaarborgd?

In januari hebt u bij de voorstelling van de begeleidende maatregelen niet uitgelegd hoe u het sluijverkeer in de Etterbeeksesteenweg en de omliggende straten wilt beperken en het autoverkeer wilt beperken. Welke maatregelen stelt de laureaat voor?

U vermeldde het busplan als een van de begeleidende maatregelen. In welk opzicht kan dat plan helpen om de gevolgen van de heraanleg op te vangen?

Komt er een parkeergeleidingssysteem in de omgeving van het Schumanplein?

Zijn er fietsstallingen voor kort- en langparkeren gepland?

Werd het project voorgesteld aan de buurtbewoners en de Europese instellingen? Wanneer? Welke vragen, opmerkingen en verzuchtingen hebben zij geformuleerd?

Er zouden plannen zijn om een rijstrook in de Wetstraat te schrappen, met de bedoeling om het autoverkeer terug te dringen. Klopt dat? Hebt u een milieueffectenstudie besteld?

supplémentaires en 2014 et en 2015, une étude complémentaire de Bruxelles Mobilité avec utilisation du modèle de simulation Musti. Vous étiez catégorique : toutes ces études confirmaient la possibilité des nouvelles options retenues.

Plusieurs mois ont passé et je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Étant donné que la date limite de réception des offres était fixée au 26 janvier 2016, pouvez-vous nous dire qui a été sélectionné comme auteur du projet de réaménagement ? Où en est-on dans la procédure ? Le soumissionnaire qui a remporté le marché a-t-il remis son projet ?

L'appel de marché précisait que la mission comprend l'étude urbanistique, architecturale et paysagère du site ainsi que les propositions en matière de mobilier urbain, de signalétique et d'éclairage. Pour chacun de ces points, pouvez-vous nous exposer les propositions faites par le soumissionnaire qui a remporté le marché ?

Quelle est la proposition de l'auteur du projet concernant la zone de rencontre ? Quels sont les aménagements qu'il propose pour garantir la sécurité des piétons à cet endroit ?

En janvier, lorsque vous aviez énuméré les mesures d'accompagnement, vous n'aviez pas expliqué quelles seraient les mesures précises prises pour éviter le trafic de transit sur la chaussée d'Etterbeek et dans les rues adjacentes et pour limiter l'augmentation de la circulation automobile. Aujourd'hui, quelles sont ces mesures ?

Parmi ces mesures d'accompagnement, vous aviez cité le nouveau plan bus. En quoi son application permettra-t-elle d'accompagner le réaménagement en amont ?

Qu'est-il prévu en termes de télégéométrie dans la zone d'intervention ?

Quelles sont les infrastructures prévues dans le projet pour le stationnement de courte et de longue durée des vélos dans la zone d'intervention ?

Le projet a-t-il été présenté lors d'une réunion avec les riverains et les institutions européennes ? Dans l'affirmative, quand ? Quelles ont été les questions, critiques et demandes formulées à cette occasion ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Brussel Mobiliteit heeft de projectnota en het bestek opgesteld. De goedkeuringsprocedure is aan de gang. Daarnaast hebben wij ook overleg gepleegd met de Europese autoriteiten.*

De opdrachthouder werd nog niet geselecteerd. De analyse van de negentien kandidaten is bijna afgerond, in samenwerking met de bouwmeester en perspective.brussels. Wij zullen de komende weken een gemotiveerde beslissing nemen.

Door het nieuwe mobiliteitsplan zal het verkeer zich gedeeltelijk verplaatsen naar de omliggende straten, waaronder de Blijde Inkomstlaan en de Etterbeeksesteenweg. In het kader van de heraanleg van het Schumanplein zijn er geen speciale maatregelen gepland voor de Etterbeeksesteenweg. De brug tussen de Wetstraat en de Etterbeeksesteenweg wordt ook aangepakt bij de heraanleg omdat we de beide verkeersassen in stedenbouwkundig opzicht beter op elkaar willen laten aansluiten.

Volgens de studies zal het verkeer op de Etterbeeksesteenweg maar in beperkte mate toenemen. Het zou vooral om plaatselijk verkeer gaan dat van het zuiden van de Wetstraat komt en de Europese wijk als bestemming heeft.

In het nieuwe busplan hebben we rekening gehouden met het project. Eind april werd een nieuwe studie over de plaatsing van de parkeergeleidingsborden gestart. Ze had enkel betrekking op de Vijfhoek, de Kleine Ring, een zone van ongeveer 350 m buiten de Kleine Ring, de Wetstraat en de Louizalaan.

Voorlopig zullen er geen parkeergeleidingsborden komen op en rond het Schumanplein. De eerste borden in de Wetstraat zullen ter hoogte van de Willem de Zwijgerstraat komen. In de loop van 2017 zal de studie evenwel worden uitgebreid tot

Il semble que, parallèlement, il y ait la volonté de réduire la rue de la Loi d'une bande de circulation, selon l'idée que le projet diminuerait le flux de voitures sur cette artère. Est-ce exact ? Avez-vous commandé une étude d'incidences environnementales ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité a établi la note de définition du projet et le cahier des charges de la mission de l'auteur de projet. Ces documents sont en cours de validation. Parallèlement à ces études, nous avons des débats avec les autorités européennes.

L'auteur de projet n'a pas encore été désigné. L'examen des dix-neuf candidatures est en voie de finalisation, en collaboration avec le maître architecte et perspective.brussels. Une décision motivée sera prise dans les semaines qui viennent. Il est donc impossible à ce stade de répondre aux questions que vous posez à propos de l'offre retenue.

L'application du plan de mobilité prévu impliquera des reports partiels de trafic sur certaines voiries adjacentes et principalement sur l'avenue de la Joyeuse Entrée. La chaussée d'Etterbeek est aussi impliquée. Il n'y a pas de projets spécifiques sur la chaussée d'Etterbeek en lien avec le réaménagement de Schuman, mais le pont entre rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek est bien inclus dans le périmètre d'intervention afin d'améliorer le lien urbanistique entre les deux axes.

Les différentes études montrent une augmentation modérée du trafic sur cette voirie, surtout pour le trafic venant du sud de la rue de la Loi. Il s'agit des flux locaux à destination du quartier européen ou du quartier des Squares.

Le nouveau plan bus a pris en considération le projet. Une nouvelle étude d'implantation des panneaux de téléjalonnement a été lancée fin avril 2016. Elle ne concernait que le territoire comprenant le Pentagone, la Petite ceinture, une zone d'environ 350m au-delà de la Petite ceinture ainsi que la rue de la Loi et l'avenue Louise.

Actuellement, dans cette première phase, il n'est pas prévu d'installer de panneaux de

de gemeenten aan de gewestgrens. Op dat ogenblik kunnen er eventueel bijkomende borden worden overwogen.

Het doel is niet alleen om zachte verplaatsingsmethoden te stimuleren, maar ook om het imago van Brussel te verbeteren. Er zijn fietsstallingen voor korte en lange duur gepland.

Momenteel zijn er geen plannen om rijstroken te schrappen in de Wetstraat.

Het spreekt voor zich dat bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning een effectenrapport zal worden gevoegd, zoals wordt vereist door het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO).

Het project heeft wat vertraging opgelopen door de aanslagen, maar is nu weer op kruissnelheid gekomen.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U hebt niet echt veel vordering gemaakt in dit dossier.*

Ik ben wat ontgoocheld door uw antwoord. Ik had gehoopt dat u ons een globaal plan zou voorstellen, met inbegrip van een parkingplan, een busplan en een regeling om de nieuwe verkeersstromen in goede banen te leiden. Er zou vooral extra verkeer komen in de Blijde Inkomstlaan. Kunt u ons zeggen over welke verkeersstromen het precies zal gaan?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal u meer details geven zodra de studie afgerond is.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wanneer zal dat zijn?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Hooguit binnen twee of drie maanden.*

téléjalonnement des parkings au niveau de la place Schuman et de ses abords. Les deux premiers panneaux à installer au niveau de la rue de la Loi se situent à hauteur de la rue du Taciturne, de part et d'autre de la rue de la Loi. Une extension de l'étude jusqu'à la seconde couronne est prévue durant l'année 2017. Le cas échéant, l'ajout de panneaux de téléjalonnement sera envisagé à ce moment.

L'objectif du projet est de favoriser les modes de déplacement doux mais évidemment aussi l'image de Bruxelles. Le stationnement de courte et longue durée pour les vélos est prévu dans la zone d'intervention.

La réduction du nombre de bandes de circulation rue de la Loi n'est pas à l'ordre du jour. Il va de soi que la demande de permis d'urbanisme relative à ce projet sera accompagnée des rapports d'incidence prévus par le Cobat.

Le projet a accusé un peu de retard suite aux attentats, à cause des demandes plus élevées en termes de sécurité. Il a maintenant repris son cours normal.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le dossier n'a pas beaucoup progressé, il m'est donc difficile de prendre attitude.

Je suis quelque peu déçue par votre réponse. J'espérais que vous nous présenteriez un plan global intégrant les dossiers sur lesquels je vous ai interrogés, notamment le plan parking, le plan bus ainsi que les nouveaux flux de trafic. Vous avez déclaré qu'il s'agissait essentiellement de flux concernant l'avenue de la Joyeuse entrée. Pourriez-vous nous préciser en quoi consistent ces flux sur l'avenue de la Joyeuse entrée ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous fournirai des précisions dès lors que l'étude sera réalisée. Celle-ci est en cours à ce stade.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans quel délai pourrez-vous nous fournir ces précisions ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela sera possible dans le courant des prochaines semaines, voire

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Hoe zit het met de zone 20?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat project heeft wat vertraging opgelopen, maar wij zullen het in de loop van het jaar nieuw leven inblazen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *U kondigt een nieuwe studie over het parkeergeleidingssysteem aan.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat niet om een nieuwe studie, maar om de tweede fase van de studie.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Die tweede fase betreft de gemeenten die aan de grens van het Brussels Gewest liggen. Uw globaal plan voor het Schumanplein moet niet alleen bedoeld zijn om de verkeersstromen op het plein en in de omliggende straten te regelen, maar dient ook het verkeer verderop in goede banen te leiden.*

Wij zijn bang dat de Kortenbergtunnel een flessenhals wordt en hebben geen flauw idee hoe u de nieuwe verkeersstromen zult kanaliseren.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er zal niets veranderen aan de verkeersstromen die van de Kortenbergtunnel komen. Die worden immers allemaal naar de omgeving van het Schumanplein geleid.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Dat klopt niet, aangezien u zegt dat een deel van dat verkeer naar de Blijde Inkomstlaan zal worden afgeleid.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De belangrijkste verkeersstroom loopt van de Kortenbergtunnel naar de Wetstraat. Die stroom wordt onderbroken tussen de Froissartstraat en de Franklinstraat. Dat leidt tot een verschuiving, maar een deel van het verkeer zal vanzelf verdwijnen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het

dans deux ou trois mois.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Qu'en est-il de la zone 20 ?*

M. Pascal Smet, ministre.- *Nous n'avons pas l'intention d'abandonner ce projet. Celui-ci a pris du retard en raison de diverses circonstances, notamment les attentats. Nous relancerons ce projet encore dans le courant de cette année.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Vous avez évoqué le lancement d'une nouvelle étude relative au téléjalonnement.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Il ne s'agit pas d'une nouvelle étude mais bien de la deuxième phase de l'étude initiale.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Une deuxième phase au niveau de la deuxième couronne. Votre plan global relatif à la place et à ses abords devrait intégrer les flux de trafic non seulement au niveau de la place et des rues adjacentes mais également en amont.*

Nous sommes préoccupés par l'effet déversoir qu'induit le tunnel Cortenberg et notre ignorance quant à la manière dont vous comptez canaliser ces nouveaux flux. Pourriez-vous nous indiquer en quoi consistent ces flux en amont et pas uniquement dans le périmètre rapproché ?

M. Pascal Smet, ministre.- *On ne touche pas aux flux venant du tunnel Cortenberg, puisque ceux-ci sont limités aux abords de la place Schuman.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *C'est inexact puisque vous annoncez déjà qu'une partie sera rejetée sur l'avenue de la Joyeuse entrée !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Le flux principal se situe entre la sortie du tunnel Cortenberg et la rue de la Loi. Le flux est aujourd'hui interrompu entre la rue Froissart et la rue Franklin. Cette interruption induit un report duquel il faut encore soustraire la partie du trafic qui se résorbera naturellement.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Il serait*

Frans).- *U zou het parlement een globaal plan voor de betrokken wijken moeten voorstellen, rekening houdend met het verkeer vanaf de afrit van de autosnelweg.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

betreffende "de tarieven van de vrijstellingskaarten voor het parkeren in de gemeente Ukkel".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MICHÈLE CARTHÉ

betreffende "de werking van het parkeeragentschap parking.brussels".

De voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners beslist de commissie de mondelinge vragen van de heer Youssef Handichi betreffende "de tarieven van de vrijstellingskaarten voor het parkeren in de gemeente Ukkel" en van mevrouw Michèle Carthé betreffende "de werking van het parkeeragentschap parking.brussels" te scheiden.

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

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Op 19 september jongstleden vonden er protestacties plaats in de gemeente Ukkel tegen de nieuwe parkeertarieven. De gemeente heeft de tarieven voor parkeerkaarten van werknemers die niet in Ukkel wonen, verhoogd tot 300 à 900 euro. De PTB staat volledig achter de protestacties. Wij vinden het onaanvaardbaar dat sommige mensen bijna een maandloon moeten*

souhaitable que vous nous présentiez un plan global couvrant la sortie de l'autoroute et les différents quartiers concernés.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

concernant "les tarifs des cartes de dérogation pour le stationnement dans la commune d'Uccle".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME MICHÈLE CARTHÉ,

concernant "le fonctionnement de l'Agence de stationnement parking.brussels".

M. le président.- À la demande conjointe des auteurs, la commission décide, avec l'accord du ministre, de disjoindre les questions orales de M. Youssef Handichi concernant "les tarifs des cartes de dérogation pour le stationnement dans la commune d'Uccle" et de Mme Michèle Carthé concernant "le fonctionnement de l'Agence de stationnement parking.brussels".

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

La parole est à M. Handichi.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Le 19 septembre dernier, des actions de protestation ont été menées dans la commune d'Uccle, relatives aux nouveaux tarifs des cartes de dérogation pour le stationnement. Ces actions sont la conséquence des décisions de la commune d'Uccle de faire payer de 300 à 900 euros les cartes de stationnement pour les travailleurs non-Ucclois.

neertellen om te mogen parkeren. Dat is trouwens onrechtvaardig om verschillende redenen.

Ten eerste strookt het niet met het besluit van 18 juli 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten wat betreft de vrijstellingskaarten voor personeelsleden van onderwijsinstellingen en openbare kinderdagverblijven. Artikel 87 van dat besluit legt het tarief voor die categorie immers vast op 75 euro. Artikel 88 bepaalt bovendien dat de gemeenteraden voor het vaststellen van een hoger tarief hun beslissing moeten motiveren en het advies van het parkeeragentschap moeten inwinnen.

De motivatie als zou het nieuwe tarief dienen om de tarieven in de verschillende gemeenten op elkaar af te stemmen, gaat niet op, want dan zouden in alle gemeenten onderwijzers ten hoogste 75 euro moeten betalen.

Bovendien is Ukkel een gemeente waar veel zeer rijke mensen zich vestigen om aan de belastingen te ontsnappen, getuige de 52 bewoners van Ukkel die in de Panama Papers voorkwamen. In die zin is het des te onrechtvaardiger om werknemers die hun belastingen wel betalen, dergelijke bedragen te laten neertellen.

Ukkel is dan ook nog eens een gemeente waar het aanbod van het openbaar vervoer onvoldoende is als waardig alternatief voor de wagen.

Heeft het parkeeragentschap de motivering van de gemeente Ukkel ontvangen? Heeft het parkeeragentschap een advies uitgebracht in verband met de nieuwe tarieven in Ukkel?

Zo niet, zult u binnenkort de tarieven voor de vrijstellingskaarten toepassen die het gewestelijk regeringsbesluit voorschrijft en meer in het bijzonder het tarief van 75 euro voor onderwijzend personeel?

Hebt u de ambitie om het openbaar vervoer uit te breiden in gemeenten zoals Ukkel?

Le PTB soutient pleinement ces actions. Il n'est pas concevable de faire payer jusqu'à pratiquement un mois de salaire la possibilité de stationner. Ces mesures sont injustes à plus d'un titre.

Premièrement, dans le plan de stationnement régional, il est stipulé, par l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation que les cartes de dérogation en ce qui concerne les établissements d'enseignement ainsi que les crèches publiques sont fixées au tarif de 75 euros (art. 87) et non jusqu'à 900 euros comme le prévoit la majorité ucquoise. Toute autre application de tarifs plus élevés doit être motivée et recevoir un avis de l'agence de stationnement (art. 88).

Deuxièmement, une des motivations du plan est soit disant d'harmoniser le stationnement dans les différentes communes. Force est de constater qu'il n'en est rien. Si harmonisation il doit y avoir, c'est d'appliquer le même tarif de 75 euros dans chaque commune concernant les établissements d'enseignement.

Troisièmement, il est d'autant plus inacceptable de faire payer de telles sommes à des travailleurs quand on sait que la commune d'Uccle regorge de grosses fortunes venant s'y installer afin d'échapper à l'impôt. Pour rappel, 52 Panama Papers ont été identifiés rien que dans cette commune. Il est donc totalement illogique de se retourner encore vers des travailleurs, qui eux paient bien leurs impôts, à l'inverse de ces Panama fraudeurs.

Quatrièmement, la commune d'Uccle souffre particulièrement d'une mauvaise couverture en transports en commun. Les témoignages ne manquent pas pour expliquer que les transports en commun n'offrent pas une alternative suffisante pour abandonner la voiture. Entre 40 minutes de trajet pour conduire les enfants à l'école et se rendre au travail en voiture quand on habite en dehors de Bruxelles et 2 heures en utilisant les transports en commun, le choix est vite fait. Les constats sont identiques à l'intérieur même de la commune en ce qui concerne les déplacements. L'agence de stationnement a-t-elle reçu une motivation de la part de la commune d'Uccle et a-t-elle donné son avis consultatif sur l'application

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) bepaalt dat het nog steeds de gemeenten zijn die de tarieven vastleggen en staat de gemeenten toe om hogere tarieven te vragen.*

In 2016 heeft parking.brussels geen informatie ontvangen van de gemeente Ukkel in verband met de verhoging van de tarieven van de vrijstellingskaarten voor werknemers die niet in Ukkel wonen.

Wij hebben contact opgenomen met de gemeente Ukkel en werken momenteel aan de herziening van de regeringsbesluiten inzake parkeren.

Daarbij zetten we de puntjes op de I en zal de reglementering misschien worden aangepast.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *De gemeente Ukkel heeft dus geen afwijking gevraagd?*

Wat bedoelt u met 'de puntjes op de I zetten'?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De reglementering zal aangepast worden in het kader van de toekomstige regeringsbesluiten inzake*

de tarifs plus élevés des cartes de dérogation dans cette commune ?

Si ce n'est pas le cas, comptez-vous faire appliquer rapidement les tarifs des cartes de dérogation par la commune d'Uccle tels que décrits dans le plan de stationnement, et particulièrement le tarif de 75 euros annuel pour les cartes de dérogation concernant les enseignants ?

Avez-vous l'ambition d'avancer dans un plan de mobilité régional pour développer plus massivement les transports en commun, de manière à offrir une couverture et des fréquences correctes dans des communes comme Uccle, seule manière efficace d'offrir une alternative à la voiture et de diminuer la pression automobile ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) rappelle que la gestion du stationnement demeure une prérogative communale, même si les communes sont priées de se référer à ce plan dans la mise en place de leurs grilles tarifaires.

Par ailleurs, le PRPS autorise les communes à fixer des tarifs supérieurs à ceux indiqués dans le plan. En 2016, parking.brussels n'a reçu aucune information de la commune d'Uccle relative à l'augmentation du tarif des cartes de dérogation pour les travailleurs non-Ucclois.

Nous sommes en contact avec la commune d'Uccle et, comme vous le savez, nous nous sommes attelés à la révision des arrêtés de stationnement qui seront prochainement pris par le gouvernement.

Nous "mettrons les points sur les i" et la réglementation sera peut-être actualisée.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- J'entends que la commune n'a pas demandé de dérogation au-delà de ses prérogatives.

Qu'entendez-vous par "mettre les points sur les i" ?

M. Pascal Smet, ministre.- La réglementation sera adaptée dans le cadre des arrêtés de stationnement que prendra le gouvernement.

parkeren.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Voor de mensen die in Ukkel werken moet dat echter dringend gebeuren.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zolang de regering haar besluit niet heeft genomen, kan ik de inhoud nog niet vrijgeven. De gemeente Ukkel heeft een beslissing genomen die op dit moment niet conform is.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *In de huidige situatie mocht de gemeente Ukkel dus geen verhoogde parkeertarieven opleggen. Dat stelt mij gerust. Wat mij daarentegen zorgen baart, is dat u het een goede zaak lijkt te vinden dat die gemeente werknemers een veel hoger tarief wil aanrekenen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het tracé van de verlenging van tramlijn 9 en de eventuele gevolgen voor de collectieve infrastructuur".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de onaangekondigde sluiting van de Wet- en de Jubelparktunnel".

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- La question est pressante pour ceux qui travaillent à Uccle.

M. Pascal Smet, ministre.- Tant que le gouvernement n'aura pas arrêté sa décision, je ne peux vous en dévoiler le contenu. La commune d'Uccle a pris une décision qui, pour l'instant, n'est pas conforme.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Donc, elle ne peut pas, dans l'état actuel, imposer une surtaxation du stationnement. Vous me rassurez sur ce point. Par contre, je vous sens attiré par la commune d'Uccle qui veut faire payer beaucoup plus aux travailleurs. Je m'inquiète de vous voir prendre cette voie.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le tracé du prolongement du tram 9 et ses éventuelles conséquences sur les équipements collectifs".

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

QUESTION ORALE DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "la fermeture inopinée des tunnels Loi et Cinquantenaire".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de veiligheid en de hinder in de stations Anneessens en Beurs".

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *De problemen in metrostations Anneessens en Beurs nemen toe door de aanwezigheid van drugsverslaafden. Het gemeenschappelijk actieplan van de stad en het gewest is al een tijdje in werking, maar ik hoor van mensen op het terrein dat ze vaak worden bedreigd met messen en stokken. Welke maatregelen neemt u om daar wat aan te doen? Welke vorm van steun krijgen MIVB-agenten van de politiezone?*

De politiezone heeft dan wel tijdelijk ondersteuning geboden, maar de federale overheid schittert door haar afwezigheid, want de spoorwegpolitie is in geen velden of wegen te bekennen. Hebt u contacten met de federale overheid om steun voor MIVB-agenten los te peuten?

Ten tweede denk ik dat er dringend een algemeen actieplan moet komen van de stad, het gewest, de MIVB, de federale overheid en de verenigingen die met daklozen en drugsverslaafden werken.

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la sécurité et les nuisances dans les stations Anneessens et Bourse".

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Ma question fait suite à une interpellation déposée au conseil communal de la Ville de Bruxelles. Les problématiques des stations Anneessens et Bourse se détériorent notamment avec la présence de toxicomanes.

Un plan d'action commun entre la Ville et la Région a été élaboré en vue de tenter d'améliorer la situation mais depuis quelque temps, les agents de terrain m'expliquent être confrontés à une situation sans renfort policier, face à des toxicomanes qui, au fur et à mesure des interventions, se munissent parfois d'armes blanches. Les agents sont un peu désespérés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer les mesures qui ont été prises dans le cadre de votre plan d'action commun avec le bourgmestre de la Ville de Bruxelles pour remédier à cette situation ? Quel soutien reçoivent les agents de la STIB de la zone de police dans l'exécution de leur mission ?

Si la zone de police a, à un moment donné, effectivement apporté son soutien, il y a une grande absence, c'est celle de l'État fédéral, notamment la police des chemins de fer qui n'est pas présente en soutien des agents dans le cadre de cette politique. Quels sont vos contacts avec le niveau fédéral pour demander un soutien policier au travail des agents de la STIB dans l'exécution de leur mission ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uit eerdere ervaringen is gebleken dat hoe vaker we het metrostation Beurs opkuisen, hoe vuiler het wordt. Hoe meer daklozen we naar de opvang verwijzen, hoe meer drugsverslaafden hun plaats innemen. Daarom belegde ik op 7 september een vergadering met alle betrokkenen.*

In metrostation Beurs wordt sindsdien permanent schoongemaakt van 5.30 tot 0.30 uur. Ik denk dat het resultaat intussen zichtbaar is. De situatie in metrostation Anneessens is anders, want daar wordt niet permanent schoongemaakt. Ik kan de precieze uren bij het verslag laten voegen.

De samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de MIVB, de politiezone en de federale spoorwegpolitie is sinds 1 oktober sterk verbeterd. Er worden nu gemeenschappelijke patrouilles georganiseerd.

Er is een nultolerantie van kracht en de oproepen van de MIVB-veiligheidsdispatching krijgen gehoor bij de politie. Tussen 1 en 10 oktober hebben we de MIVB-beveiligingsteams gevraagd om eenmaal per uur in metrostations Beurs langs te gaan. Naast de bewakingsagenten is er sinds 10 oktober van 6 tot 22 uur ook een team van drie personen permanent aanwezig in metrostation Beurs.

Deze maand zijn er een aantal ingangen afgesloten. In afwachting van de renovatie begin 2017 heb ik ook gevraagd om de oppervlakte van de mezzanine op -1 te beperken. Daardoor moet er minder worden gecontroleerd en is er meer sociale controle.

Ik zal ook de omzendbrief-Grouwels die het verblijf in MIVB-infrastructuur tolereerde, aanscherpen. Metrostations zijn immers geen verblijfplaatsen.

Deuxièmement, je crois qu'il est urgent qu'un plan d'action transversal soit mis en place entre la Ville, la Région, la STIB, l'État fédéral et aussi les associations d'aide au sans domicile fixe (SDF) et aux toxicomanes pour résoudre cette situation dans l'intérêt des personnes fragilisées mais aussi afin de lutter contre les nuisances pour les usagers et nos agents.

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

M. Pascal Smet, ministre.- On a déjà observé précédemment que, plus on nettoie la station Bourse, plus elle devenait sale. Plus on réorientait les sans-abri vers les centres d'accueil, plus il y avait des toxicomanes. C'est la raison pour laquelle j'ai convoqué le 7 septembre une réunion avec tous les interlocuteurs pour mettre les points sur les i et pour prendre plusieurs mesures complémentaires.

On a pris la décision de procéder à un nettoyage permanent des stations. Dans la station Bourse par exemple, un nettoyeur est présent de 5h30 à 00h30 sans interruption. Je pense qu'on peut mesurer les effets visibles de cette mesure mise en œuvre le 12 septembre.

En ce qui concerne la station Anneessens, la situation est différente puisqu'elle n'est pas nettoyée comme l'est la station Bourse. Cependant, le nettoyage y est bien présent et je peux joindre au rapport les heures de nettoyage.

En outre, concernant le soutien de la zone de police aux agents de la STIB, depuis le 1er octobre, la collaboration entre les services de sécurité de la STIB, la zone de police et la police fédérale des chemins de fer s'est grandement améliorée. Des rondes communes s'organisent quand les agents et policiers se croisent lors des missions.

Chaque partie pratique la tolérance zéro et les appels réalisés par le dispatching sécurité de la STIB sont d'office suivis par la police.

Entre le 1er octobre et le 10 octobre, il a été demandé aux équipes de sécurité de la STIB de faire un passage à la station Bourse toutes les heures. En moyenne, une dizaine de passages ont ainsi été réalisés par jour.

En plus des agents de gardiennage, une équipe de 3

Mijn kabinet heeft een permanente werkgroep met de MIVB en diverse daklozen- en kansarmoedeorganisaties opgericht. Een van de tien mensen die rondhangen in metrostation Beurs is een dakloze, terwijl de anderen drugsverslaafden zijn. Daardoor gebeuren er ook meer diefstallen.

Er bestaat een Housing First-project van vzw Diogène dat zich specifiek richt op daklozen in de metro. We hebben SAMU social, de ziekenhuizen, de heer Vervoort en de leden van het Verenigd College, de heren Gosuin en Vanhengel, gevraagd om ook in opvang van drugsverslaafden te voorzien. Er is ook dringend nood aan een gebruikruimte waar verslaafden terecht kunnen.

Op 28 juni jongstleden was er inderdaad een incident met junks die het station wilden binnendringen. Sindsdien is de toestand verbeterd, al blijft er een probleem met de beschikbaarheid van de federale politie. Dat is de verantwoordelijkheid van de federale minister van Binnenlandse Zaken. Ik heb de minister-president op dat probleem gewezen.

De ruimte is dus beperkt, er wordt vaker schoongemaakt en er zijn meer veiligheidsagenten. Over twee maanden volgt er een evaluatie.

personnes est présente de façon permanente dans la station Bourse de 6h à 22h, et ceci depuis le 10 octobre.

Ce mois-ci, en préparation au chantier de rénovation de la station, des accès ont été fermés. En attendant le démarrage des travaux de rénovation début 2017, j'ai aussi demandé de limiter l'espace sur la mezzanine au niveau -1. Cette mesure permettra d'avoir moins de surface à contrôler, ce qui renforcera inévitablement le contrôle social.

Je vais également adapter une circulaire ministérielle de Mme Brigitte Grouwels qui tolérait la présence de personnes dans les infrastructures de la STIB afin de la rendre plus stricte. En effet, les infrastructures de la STIB ne constituent pas un lieu de séjour.

En termes d'action sociale, mon cabinet a mis en place un groupe de travail permanent avec la STIB et diverses associations actives auprès des personnes en situation de sans-abrisme ou de précarité sociale. Une personne sur 10 présente sur les lieux est sans-abri, les autres étant des toxicomanes. Le profil de ces personnes a donc profondément changé. Cela permet à la maraude d'être plus présente dans ces stations.

Nous avons aussi un projet de Housing First spécifique aux personnes sans-abri dans le métro porté par l'asbl Diogène. Nous espérons lancer ce projet d'ici à la fin de l'année.

En ce qui concerne les personnes toxicomanes, nous avons demandé au SAMU social, aux hôpitaux, à M. Vervoort et aux ministres en charge de la Santé à la Cocom - MM. Gosuin et Vanhengel - de faire en sorte qu'un suivi soit réalisé auprès des personnes concernées. Nous avons structurellement besoin d'un local d'utilisation à Bruxelles et, comme il n'en existe pas actuellement, il faut le créer d'urgence.

Le 28 juin dernier, il y a eu effectivement un incident impliquant des toxicomanes qui ont voulu pénétrer dans la station. Depuis lors, la situation s'est améliorée même s'il reste le problème de la mise à disposition d'agents de la police fédérale. Ceci dépend de la compétence du ministre fédéral de l'Intérieur. J'ai écrit au ministre-président pour lui signaler le problème du manque d'agents de la

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *De afwezigheid van de federale politie brengt de veiligheid van ons personeel in het gedrag. Dat is onaanvaardbaar. Het antwoord op dat probleem is een globaal hulpplan ten behoeve van de drugsverslaafden in metrostation Beurs.*

De MIVB, de federale overheid, de stad Brussel en de organisaties moeten een globale oplossing nastreven. Ondanks alle inspanningen is de toestand in beide stations nog altijd niet aanvaardbaar.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de studie van Brussel Mobiliteit voor het verkeer en het parkeren van toeristische autocars en internationale autobussen in het Brussels Gewest".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

police fédérale dans les stations de métro.

Il y a donc une réduction de l'espace, une intensification du nettoyage, une présence accrue des agents de sécurité. D'ici à deux mois, le dispositif sera évalué.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'entends qu'un effort est fait en termes de nettoyage et de dispositions structurelles.

C'est l'absence de la police fédérale qui met en péril la sécurité de nos agents. C'est inacceptable. La réponse à ce problème consistera à élaborer un plan global d'aide aux toxicomanes présents dans cette station.

Il est urgent que la STIB, le pouvoir fédéral, la Ville de Bruxelles et les associations dégagent une solution globale. Malgré les efforts déployés, la situation dans ces stations ne peut être considérée comme acceptable pour les usagers et les travailleurs.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'étude de Bruxelles Mobilité sur la circulation et le stationnement des autocars de tourisme et des autobus internationaux en Région bruxelloise".

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

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de oversteek van de Luttrebrug en de oplossingen van het gewest voor een veilige doorgang voor fietsers en voetgangers in de Wiels-wijk in laag-Vorst".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ARNAUD PINXTEREN**

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

betreffende "de jaarlijkse evaluatie van Villo!".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
JULIE DE GROOTE**

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

betreffende "de resultaten van het onderzoek en de analyse van de wenselijkheid van de aanleg van een parkeergarage onder het Fernand Cocqplein".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

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

concernant "le passage du pont de Luttre – Orban, et plus largement les solutions envisagées par la Région en ce qui concerne les déplacements cyclistes et pédestres sécurisés dans le quartier Wiels du bas de Forest".

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

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD
PINXTEREN**

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

concernant "l'évaluation annuelle de Villo!".

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

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE
GROOTE**

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

concernant "les résultats de l'étude et les analyses portant sur l'opportunité de créer un parking sous la place Fernand Cocq".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE,**

betreffende "een nieuwe ondergrondse parking bij het Fernand Cocqplein".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Toen ik u in juli vroeg naar de studie van Brussel Mobiliteit in verband met de bouw van een parkeergarage onder het Fernand Cocqplein, antwoordde u dat u de resultaten na de zomer verwachtte.*

Welke resultaten leverde de studie op? Is de parking haalbaar? Hoeveel plaatsen zouden er komen? Waar komen de inritten naar de parking?

De omliggende straten zijn vrij nauw. Het zou jammer zijn als de rust in de wijk rond het Fernand Cocqplein verstoord zou worden. Bovendien zullen de handelaars zich benadeeld voelen als de in- en uitritten van de garage tegenover hun uitstalramen komen, waardoor hun winkels minder zichtbaar worden.

Is er behoefte aan een nieuwe parkeergarage? Hield de studie rekening met de ondergrondse parkings in de buurt? Tulp en Louise zouden onderbezet zijn. Hebt u cijfers over het gebruik van die parkings? Tenzij ze overbezet zijn, is het wellicht niet nodig om zo'n omvangrijk nieuw infrastructuurproject te starten.

Werd in de studie rekening gehouden met de behoeften van omwonenden? Kunnen zij buiten de kantooruren in die garage parkeren? In de buurt rond het Fernand Cocqplein zijn er veel te weinig parkeerplaatsen. In dat opzicht kan de parking interessant zijn.

Hoeveel zou de bouw van de parking kosten? Hoeveel moeten autobestuurders betalen om er te parkeren? Hebt u een idee van de inkomsten en de rentabiliteit van de parking?

Uit de tarieven moet blijken dat het gewest de auto niet als het bevoorrechte vervoermiddel beschouwt om naar een wijk te komen die uitstekend bediend wordt door het openbaar vervoer.

Welke conclusies trekt Brussel Mobiliteit in verband met de opportuniteiten?

concernant "la création d'un parking souterrain place Fernand Cocq".

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- En juillet dernier, je vous interrogeais sur l'étude menée par Bruxelles Mobilité concernant les opportunités de créer un parking souterrain place Fernand Cocq. Cette étude porte sur les aspects stratégiques, techniques et financiers. Vous nous annonciez que les résultats, initialement prévus pour le début de l'été, seraient finalement disponibles après l'été.

Pouvez-vous nous indiquer les résultats de cette étude ? Ce parking est-il réalisable ? Combien de places pourraient être envisagées ? Où les trémies d'accès pourraient-elles être placées ?

C'est un point qui m'inquiète un peu, car les rues aux alentours sont assez étroites. Je regretterais que la tranquillité de ces quartiers calmes et familiaux en pâtisse. Il en va de même pour les commerces, qui pourraient se sentir pénalisés si les entrées et sorties venaient à se trouver devant leurs vitrines et boucher toute visibilité.

Quels sont les besoins identifiés ? Avez-vous tenu compte des parkings souterrains présents aux alentours (Tulipe et Louise) ? Ces parkings ont la réputation d'être sous-utilisés, mais pouvez-vous nous donner des chiffres quant aux taux d'utilisation de ces parkings ? À moins de constater une saturation de ces derniers, il n'est peut-être pas nécessaire d'investir dans un nouveau projet d'infrastructure aussi lourd.

L'étude prend-elle également en compte les besoins des riverains ? Est-il envisagé que les riverains puissent bénéficier d'un emplacement en dehors des heures de bureaux, lorsque les commerces sont fermés ? On sait combien les riverains peinent à trouver une place de stationnement. Ce parking pourrait être une option intéressante pour les Ixellois.

En termes financiers, quel serait le coût de création du parking ? Avez-vous déjà des indications concernant la tarification appliquée aux automobilistes ? Pouvez-vous nous en dire plus sur les rentrées financières et la rentabilité potentielle du parking ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Het gewest wil de zone rond het Fernand Cocqplein herinrichten. De gemeente Elsene laat weten dat ze een parkeergarage onder het plein wenst.*

De inwoners kregen plannen zonder parkeergarage te zien. Bovendien streeft het gewest naar een vermindering van het autoverkeer via de aanleg van een semi-voetgangerszone op de Elsense Steenweg en een betere bediening door het openbaar vervoer. Op de koop toe zijn er in de wijk al parkeergarages, die nooit volzet zijn.

Wat is uw standpunt over de parkeergarage waar de gemeente Elsene om vraagt?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik stuur binnenkort een brief aan de gemeente Elsene om te bevestigen dat ik achter die parking sta, op voorwaarde dat ze technisch en financieel haalbaar is.*

Ik vroeg parking.brussels om in samenwerking met een extern studie bureau de haalbaarheid te bestuderen. Ik neem een definitieve beslissing zodra ik de resultaten heb.

Als die ondergrondse parking er komt, kunnen er bovengronds veertig parkeerplaatsen geschrapt worden. Bovendien zullen heel wat wijkcontracten ertoe leiden dat er ook in de omliggende straten

À mon sens, la tarification d'un tel parking doit refléter le fait que, si nous devons évidemment permettre aux automobilistes de se rendre dans ce quartier commerçant, la voiture n'est pas le mode de transport qui doit être privilégié dans un quartier aussi bien desservi par les transports en commun.

Au regard de l'ensemble de ces résultats, quelles sont les conclusions de cette étude en termes d'opportunités ?

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La zone comprenant la place Fernand Cocq fait aujourd'hui l'objet d'un projet régional de réaménagement. La commune d'Ixelles vient d'annoncer qu'elle demande qu'on creuse un parking sous la place Fernand Cocq.

Un tel projet n'a jamais figuré dans les plans présentés aux citoyens. Or, les objectifs annoncés par la Région pour ce réaménagement sont la diminution du trafic automobile avec la création d'un semi-piétonnier à la chaussée d'Ixelles et une meilleure desserte en transport public. Par ailleurs, le quartier concerné dispose déjà de nombreux parkings souterrains sous-utilisés.

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, si vous avez déjà pris position quant à ce nouvel élément dans le réaménagement de cette zone ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Un courrier sera envoyé sous peu à la commune d'Ixelles, exprimant notre soutien à l'idée d'un parking souterrain à la place Fernand Coq, à condition que cette option soit techniquement et financièrement faisable.

Pour évaluer cette faisabilité technique et financière, nous avons chargé parking.brussels de réaliser une étude, en collaboration avec un bureau d'études externe. Dès que les résultats de celle-ci seront disponibles, nous pourrons prendre une décision définitive à ce sujet.

Un parking souterrain est la meilleure option possible pour la place Fernand Coq, étant donné

parkeerplaatsen verdwijnen.

Brussel Mobiliteit onderzoekt het effectieve gebruik van parking Tulp, waarvan de rentabiliteit beter kan.

Ik ben mij terdege bewust van het bestaande parkeeraanbod in de wijk. Dat element wordt in de globale studie meegenomen.

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Ik vroeg u in juli al naar die haalbaarheidsstudie. U zei toen dat ze tegen het einde van de zomer klaar zou zijn. Ecolo wekte met zijn communicatie de indruk dat de studie gepubliceerd was en dat u over gedetailleerde informatie beschikte.*

Het Fernand Cocqplein zal een stuk aangenamer zal worden als de parkeerplaatsen onder de grond verdwijnen. De nadelen zijn echter minder duidelijk. Welke resultaten leverde de studie op naar de gevolgen voor de parkings aan de Naamsepoort en in de Tulpstraat? Worden die veel of weinig gebruikt?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zodra ik de resultaten van de studie heb, bezorg ik ze u.*

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *U zei dat die er aan het eind van de zomer zouden zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er is meer tijd nodig dan verwacht. De studie zal tegen het einde van het jaar klaar zijn.*

qu'il permettrait de supprimer 40 places de stationnement en surface, sans compter que les nombreux contrats de quartier en cours entraîneront la suppression de nombreux emplacements de parking dans les rues avoisinantes.

Bruxelles Mobilité vient de lancer une enquête sur l'utilisation effective du parking Tulipe, qu'il conviendrait de rentabiliser davantage.

Nous sommes tout à fait conscients de l'offre de stationnement existante dans le quartier. Cet élément sera intégré dans l'étude globale.

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- En juillet dernier, je vous avais interrogé sur l'étude de faisabilité que vous évoquez. Vous aviez alors annoncé que celle-ci serait prête à la fin de l'été. La communication du groupe Ecolo à ce sujet donnait à penser que l'étude était sortie et que vous aviez toute une série de données précises à nous communiquer.

Nous connaissons tous les pour et les contre de ce dossier : l'aspect positif est la suppression de places de parking en voirie et un réaménagement plus agréable de la place Fernand Coq, en l'intégrant éventuellement dans le semi-piétonnier de la chaussée d'Ixelles, qui ira jusqu'à la rue de la Paix.

Par contre, nous ne connaissons pas les aspects négatifs. C'est pourquoi nous aimerions connaître les résultats des études d'impact par rapport aux parkings de la porte de Namur et de la rue de la Tulipe. Ceux-ci sont-ils ou non surutilisés ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les résultats de l'étude vous seront communiqués dès qu'ils seront en notre possession.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Vous aviez annoncé que ceux-ci seraient disponibles à la fin de l'été.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela a pris plus de temps que prévu. L'étude devrait être clôturée à la fin de l'année.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U bent voor de bouw van de parking, terwijl de studies nog niet klaar zijn. Die manier van werken verbaast mij. Anderzijds wekt het verbazing dat de inwoners plannen kregen voorgeschoteld waarin van die parking geen sprake was. In dit geval kwam er van inspraak blijkbaar niet veel in huis.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb tijdens het inspraakmoment met de omwonenden duidelijk gezegd dat ik voor de ondergrondse parking ben.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Was ze in de voorgestelde plannen opgenomen? Er komt trouwens al een nieuwe parking in het gebouw dat voor de diensten van de gemeente Elsene wordt opgetrokken.*

Bovendien hield u ons voor dat er een hoogperformante bus zou komen, waardoor de druk van het autoverkeer in de wijk zou afnemen. Een extra ondergrondse parking staat daar haaks op.

Wilt u eigenlijk wel echt dat de druk van het autoverkeer in het Brussels Gewest afneemt?

Het Fernand Cocqplein is niet erg groot. In- en uitritten van een parkeergarage zullen nefast zijn voor het erfgoed en de mobiliteit. Uw idee van moderniteit komt neer op het onder de grond steken van de auto, niet op het weren ervan.

(Opmerkingen)

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le ministre nous fait part de son avis favorable à un parking souterrain, tout en annonçant que les études ne sont pas encore disponibles. Cette façon de procéder est quelque peu surprenante. D'autre part, il est étonnant que ce projet de parking souterrain n'ait pas figuré dans le projet qui a été présenté aux citoyens, ni évoqué dans les discussions qui ont suivi. La participation semble avoir été complètement oubliée sur ce point-là.

M. Pascal Smet, ministre.- Lors de la réunion de participation avec la population, j'ai clairement dit que j'étais favorable à un parking souterrain à la place Fernand Coq.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cette option figurait-elle dans les plans présentés ? Par ailleurs, je vous signale qu'un nouveau parking souterrain est en cours de construction, suite à la démolition d'immeubles remarquables, dans un bâtiment qui abritera les services de la Commune d'Ixelles.

D'autre part, il nous a été vanté un bus à haut niveau de service et, soi-disant, une volonté de diminuer la pression automobile dans le quartier. La construction d'un nouveau parking souterrain, alors que le parking Tulipe est sous-utilisé et qu'il existe déjà d'autres parkings souterrains dans le quartier, est interpellante.

Tout cela amène à s'interroger sur l'existence d'une réelle volonté de diminuer la pression automobile dans cette Région.

La place Fernand Coq est toute petite. Si on y ajoute des trémies, des entrées et des sorties de parking, quelle sera la plus-value en termes de patrimoine et de mobilité ? Votre conception de la modernité est d'enterrer la voiture, pas de diminuer son usage.

(Remarques)

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

betreffende "de toegang tot J-abonnementen van de MIVB voor kinderen jonger dan 12 van gezinnen zonder papieren".

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Er leven in ons gewest gezinnen met jonge kinderen zonder verblijfsvergunning. Vele van die gezinnen leven al jaren bij ons in armoede.*

Om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer zijn ze vaak genoodzaakt om duurdere één- of meerrittenkaarten te kopen. Ze kunnen immers geen abonnement aanschaffen omdat ze voorlopig niet beschikken over een geldige identiteitskaart of paspoort, hoewel ze hun identiteit wel kunnen bewijzen.

De kinderen van die gezinnen lopen gewoon school en hebben daarvoor gratis abonnementen nodig.

Zouden de kinderen die jonger zijn dan twaalf en afkomstig van gezinnen zonder geldige papieren, ook de mogelijkheid kunnen krijgen om zoals andere kinderen gebruik te maken van een gratis J-abonnement?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Op 24 november 2015 hebben de MIVB en de SAMU social een overeenkomst gesloten waarbij de MIVB abonnementen ter beschikking stelt van de mensen voor wie de SAMU social zorgt. De SAMU social draagt de kosten van die abonnementen en de Mobibkaarten. De SAMU social kan een procedure volgen om J-abonnementen te bestellen. Die bepaalt dat de SAMU social zich garant stelt voor*

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

concernant "l'accès aux abonnements J de la STIB pour les enfants de moins de 12 ans de familles sans papiers".

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Monsieur le ministre, il existe en Région bruxelloise des familles avec des enfants de moins de douze ans qui se sont vu refuser leur droit de séjour dans notre pays. La plupart de ces familles se trouvent en situation précaire et vivent chez nous depuis plusieurs années, contribuant aussi au développement de notre pays.

Beaucoup d'entre elles, pour se déplacer, n'ont cependant d'autre choix que d'acheter des cartes Mobib d'un voyage ou de dix, soit les tarifs les plus chers. Elles n'ont pas accès aux abonnements, étant donné qu'elles n'ont pas de documents valides pour l'instant. Ces familles peuvent prouver leur identité, mais se voient refuser l'abonnement faute de carte d'identité ou de passeport valide.

Quant à leurs enfants, ils sont également scolarisés dans nos établissements d'enseignement et ont besoin d'abonnements gratuits pour participer aux activités organisées par les écoles.

Les enfants de moins de douze ans de familles sans-papiers pourraient-ils bénéficier des abonnements J gratuits, comme les autres enfants de moins de douze ans ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En date du 24 novembre 2015, une convention a été signée entre la STIB et le SAMU social, par laquelle la STIB délivre des abonnements aux personnes prises en charge par le SAMU social, qui prend à sa charge la totalité du coût relatif aux abonnements et cartes Mobib. Par le biais de cette convention, le SAMU social est en mesure de passer commande pour des abonnements J, selon

de identiteitsgegevens die hij de MIVB heeft gegeven, wanneer de abonneerhouder geen geldige identiteitskaart kan voorleggen.

Personen voor wie de verblijfsregularisatie nog loopt, kunnen eenritkaarten krijgen bij de asielcentra.

De voorzitter. - De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).* - *Ik kende die procedure niet. Bij de MIVB hadden ze mij gezegd dat het zonder geldig identiteitsbewijs onmogelijk was om een abonnement te krijgen. Voortaan zal ik mensen zonder papieren beter kunnen inlichten.*

- Het incident is gesloten.

une procédure préétablie.

Dans le cas où le SAMU social n'est pas en mesure de joindre un document d'identité pour un bénéficiaire, il se porte lui-même garant de la validité des données d'identité fournies à la STIB.

Pour ce qui est des personnes en attente de régularisation sur le territoire, des cartes d'un voyage sont mises à disposition par les centres d'asile.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). - Je ne connaissais pas cette procédure. La STIB m'avait répondu qu'en l'absence de pièce d'identité valable il était impossible d'obtenir un abonnement. Dorénavant, je saurai comment conseiller les sans-papiers dans leur démarche d'obtention d'un abonnement.

- L'incident est clos.
