



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

**Commissie voor de Territoriale
Ontwikkeling,**

belast met de Ruimtelijke Ordening, de
Stedenbouw, het Stedelijk Beleid, het
Grondbeleid, de Haven van Brussel, de
Monumenten en Landschappen, de
Studentenaangelegenheden, de Biculturele
Aangelegenheden van Gewestelijk Belang,
het Toerisme en de Bevordering van het
Imago van Brussel

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 18 JANUARI 2017**

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

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

**Commission du Développement
territorial,**

chargée de l'Aménagement du territoire,
de l'Urbanisme, de la Politique de la ville,
de la Politique foncière, du Port de
Bruxelles, des Monuments et sites,
des Affaires étudiantes, des Matières
biculturelles d'intérêt régional,
du Tourisme et de la Promotion de
l'image de Bruxelles

**RÉUNION DU
MERCREDI 18 JANVIER 2017**

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 crriv@parlement.brussels

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

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

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

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

INHOUD**SOMMAIRE****INTERPELLATIES**

9

Interpellatie van de heer Vincent De Wolf

9

tot 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 Netheid,

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

betreffende "de heraanleg van de E40".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,

9

betreffende "de vermindering in wegcapaciteit".

Toegevoegde interpellatie van de heer Bernard Clerfayt,

9

betreffende "de aanleg van de stadstoegang vanaf de E40-autosnelweg".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

15

Mevrouw Els Ampe (Open Vld)
 Mevrouw Julie de Groote (cdH)
 De heer Fabian Maingain (DéFI)
 De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)
 De heer Arnaud Verstraete (Groen)
 De heer Alain Maron (Ecolo)
 De heer Rudi Vervoort, minister-president
 De heer Vincent De Wolf (MR)
 De heer Bernard Clerfayt (DéFI)
 Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

INTERPELLATIONS

9

Interpellation de M. Vincent De Wolf

9

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 "le réaménagement de l'E40".

Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,

9

concernant "la diminution de la capacité routière".

Interpellation jointe de M. Bernard Clerfayt,

9

concernant "l'aménagement de l'entrée de ville de l'autoroute E40".

Discussion conjointe – Orateurs :

15

Mme Els Ampe (Open Vld)
 Mme Julie de Groote (cdH)
 M. Fabian Maingain (DéFI)
 M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)
 M. Arnaud Verstraete (Groen)
 M. Alain Maron (Ecolo)
 M. Rudi Vervoort, ministre-président
 M. Vincent De Wolf (MR)
 M. Bernard Clerfayt (DéFI)
 Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Interpellatie van de heer Arnaud Verstraete	39	Interpellation de M. Arnaud Verstraete	39
tot 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 Amt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		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,	
betreffende "de opstart van stadsvernieuwingscontracten (SVC)".		concernant "le lancement des contrats de rénovation urbaine (CRU)".	
Bespreking – Sprekers:	42	Discussion – Orateurs :	42
De heer Alain Maron (Ecolo) De heer Bernard Clerfayt (DéFI) Mevrouw Julie de Groote (cdH) De heer Rudi Vervoort, minister-president De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Alain Maron (Ecolo) M. Bernard Clerfayt (DéFI) Mme Julie de Groote (cdH) M. Rudi Vervoort, ministre-président M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Interpellatie van de heer Johan Van den Driessche	49	Interpellation de M. Johan Van den Driessche	49
tot 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 Amt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		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,	
betreffende "de petitie van het kamerdeelplatform Airbnb gericht tegen de Brusselse regels voor toeristische logies".		concernant "la pétition de la plateforme de partage de logements Airbnb contre les règles bruxelloises en matière d'hébergement touristique".	
Bespreking – Sprekers:	51	Discussion – Orateurs :	51
De heer Alain Maron (Ecolo) De heer Rudi Vervoort, minister-president De heer Johan Van den Driessche (N-VA)		M. Alain Maron (Ecolo) M. Rudi Vervoort, ministre-président M. Johan Van den Driessche (N-VA)	

MONDELINGE VRAGEN	58	QUESTIONS ORALES	58
Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain 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 Netheid, betreffende "de aankondiging van een masterplan voor de renovatie van het Justitiepaleis".	58	Question orale de M. Fabian Maingain 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, concernant "l'annonce d'un masterplan de rénovation du Palais de Justice".	58
Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes 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 Netheid, betreffende "de renovatie van het Koninklijk Conservatorium van Brussel".	59	Question orale de Mme Annemie Maes 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, concernant "la rénovation du Conservatoire royal de Bruxelles".	59
Mondelinge vraag van mevrouw Brigitte Grouwels 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 Netheid,	63	Question orale de Mme Brigitte Grouwels 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,	63

betreffende "de oprichting van een Brusselse variant van de vzw Monumentenwacht Vlaanderen".

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren 64

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 Netheid,

betreffende "de stand van het TACT-project en de integratie ervan in de buurtprojecten".

Mondelinge vraag van de heer Bertin Mampaka Mankamba 64

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 Netheid,

betreffende "de promotie van Brussel via sportevenementen".

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete 70

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 Netheid,

concernant "la création d'une variante bruxelloise de l'ASBL 'Monumentenwacht Vlaanderen'".

Question orale de M. Arnaud Pinxteren

64

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,

concernant "l'état d'avancement du projet TACT et son intégration dans les projets voisins".

Question orale de M. Bertin Mampaka Mankamba 64

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,

concernant "la promotion de Bruxelles par l'événementiel sportif".

Question orale de M. Arnaud Verstraete

70

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,

betreffende "de reclameborden die inbreuken vormen op de GSV (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening) en op de privacy van Brusselaars".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, 70

betreffende "de naleving van de bepalingen van de GSV betreffende de reclameborden in de openbare ruimte en de aanpassing van deze verordening aan nieuwe technologieën".

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete 77

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 Netheid,

betreffende "de vergunningen voor Neo".

Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme 77

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 Netheid,

en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de vele immobiliënprojecten rond het Zoniënwoud".

concernant "les panneaux publicitaires qui ne respectent pas le RRU (règlement régional d'urbanisme) ni la vie privée des Bruxellois".

Question orale jointe de Mme Céline Delforge, 70

concernant "le respect des dispositions du RRU relatives aux dispositifs publicitaires dans l'espace public et l'adaptation de ce règlement aux nouvelles technologies".

Question orale de M. Arnaud Verstraete 77

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,

concernant "les permis pour NEO".

Question orale de M. Jef Van Damme 77

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 Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "les nombreux projets immobiliers autour de la forêt de Soignes".

Mondelinge vraag van de heer Stefan Cornelis	78	Question orale de M. Stefan Cornelis	78
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 Netheid, betreffende "de termijnen voor stedenbouwkundige vergunningen voor nieuwe scholen".		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, concernant "les délais d'obtention des permis d'urbanisme pour de nouvelles écoles".	
Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe	78	Question orale de Mme Els Ampe	78
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 Netheid, betreffende "het EK2020 en de verlichting van de Sobieski-brug".		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, concernant "le championnat d'Europe de football 2020 et l'illumination du pont Sobieski".	
Mondelinge vraag van mevrouw Mathilde El Bakri	79	Question orale de Mme Mathilde El Bakri	79
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 Netheid, betreffende "de voortgang van de bouw van openbare en sociale woningen op de Josaphatsite in Schaerbeek".		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, concernant "l'avancement de la création de logements publics et sociaux sur le site Josaphat à Schaerbeek".	

*Voorzitterschap: de heer Ridouane Chahid, voorzitter.
 Présidence : M. Ridouane Chahid, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT 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, WETENSCHAP-
 PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
 NETHEID,

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

betreffende "de heraanleg van de E40".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de vermindering in wegcapaciteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT,

betreffende "de aanleg van de stadstoegang vanaf de E40-autosnelweg".

De voorzitter.- Minister-president Rudi Vervoort zal de interpellaties beantwoorden.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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 "le réaménagement de l'E40".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "la diminution de la capacité routière".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BERNARD CLERFAYT,

concernant "l'aménagement de l'entrée de ville de l'autoroute E40".

M. le président.- Le ministre-président Rudi Vervoort répondra aux interpellations.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- In juli 2016 kondigde de Brusselse regering aan dat ze het aantal rijvakken van de E40 bij het binnenrijden van Brussel van zes naar vier wil terugbrengen. De gewonnen ruimte zou naar de zwakke weggebruiker gaan en er zou een stadsboulevard worden aangelegd.

De beslissing steunt op een studie van het adviesbureau Stratec uit 2010, die stelt dat een vermindering van het aantal rijvakken geen impact heeft op de mobiliteit. In de zomer van 2016 zou er bovendien een effectenrapport zijn opgesteld.

Op 21 november laatstleden berichtte de pers dat de heraanleg van de E40 uit Luik gepland is voor 2017. De vier rijvakken zullen als volgt worden ingedeeld: een rijvak voor elke tunnel (Meiser, Montgomery en Schuman) en een vierde rijvak dat toegang geeft tot de Europese wijk en de uitgang Smaragd/Diamant.

Vloeit uw beslissing voort uit de studie van Stratec? Is die nog altijd geldig, nu de autodruk is gestegen door de aanpassingen aan de Reyerswijk?

Welke conclusies staan er in het effectenrapport van afgelopen zomer? Werden de betrokken gemeenten geraadpleegd? Wanneer en hoe? Hoeveel zal de werf naar schatting kosten? Hoe ziet de planning eruit?

Aangezien de Vlaamse regering de Ring wil verbreden, zou het goed zijn als het Brussels Gewest het dossier van de stadsboulevard met de twee andere gewesten besprak. Is dat gebeurd?

Hoe wil men de automobilisten aanmoedigen om voor een andere vervoerswijze te kiezen? Heeft men een schatting gemaakt van de impact van de maatregel op het autoverkeer in de omliggende straten?

In het kader van een actualiteitsvraag was er sprake van een telling volgens een model. Wie heeft daarvoor gezorgd en welke zijn de resultaten?

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer ce dossier en séance plénière dans le cadre des questions d'actualité.

En juillet 2016, le gouvernement bruxellois a annoncé vouloir réduire de six à quatre le nombre de bandes de l'E40 à l'entrée de Bruxelles, dans le but d'aménager des espaces pour les modes de déplacement doux et transformer cette partie de l'E40 en boulevard urbain. La réduction de deux à une du nombre de bandes des tunnels se situant en aval de cette voirie était également envisagée.

Cette décision s'appuie sur une étude du bureau Stratec datant de 2010 qui indique qu'une réduction du nombre de bandes n'aurait pas d'impact sur la mobilité dans la mesure où les embarras de circulation ont lieu en amont et en aval de cette partie de l'E40 et que ce tronçon permet largement d'aborder les flux automobiles. Un rapport d'incidences aurait également été réalisé durant l'été 2016.

Le 21 novembre dernier, la presse précisait le projet de réaménagement de l'E40 provenant de Liège. Ce réaménagement prévu pour 2017 aura pour conséquence de répartir les flux automobiles sur quatre bandes à l'entrée de la ville : une pour chacun des trois tunnels de sortie de l'E40 vers Meiser, Montgomery et Schuman et une quatrième qui permettra de gérer l'insertion de la bretelle "Communautés" et la sortie de la voie Émeraude/Diamant.

Votre décision repose-t-elle sur l'étude Stratec datant déjà de 2010 ? Cette dernière reste-t-elle d'actualité, eu égard à l'augmentation de la congestion automobile et aux modifications sensibles du quartier Reyers ?

Quelles sont les conclusions de l'étude d'incidences réalisée durant l'été ?

Les communes et entreprises touchées par ce réaménagement ont-elles été consultées ? Dans l'affirmative, quand et comment ?

Quel est le coût estimé de ce chantier ? Quel est le calendrier des travaux ?

Klopt het dat de maatregel zal leiden tot files in de Montgomerytunnel, zoals dat werd geopperd in een krantenartikel?

Eu égard au projet du gouvernement flamand d'élargir le ring, la réduction du nombre de bandes a-t-elle été concertée avec les deux autres Régions ? Dans la négative, pourquoi ?

Quelles sont les mesures retenues pour favoriser le report modal des automobilistes empruntant ce tronçon ?

L'augmentation potentielle des flux automobiles a-t-elle été calculée pour les voiries adjacentes au tronçon ? Quelles en sont les conclusions ?

Une modélisation avait été évoquée dans le cadre d'une question d'actualité. Qui a réalisé cette modélisation, de quelle manière ? Quels en sont les résultats ?

Qu'en est-il de l'étude mentionnée dans le journal L'Écho selon laquelle une telle mesure se traduirait par un engorgement du tunnel Montgomery, lequel vient d'être rouvert ?

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een van de eerste beslissingen van deze regering op vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening was de afbraak van het Reyersviaduct. De minister stelde dat het viaduct veel te groot was voor een vlotte verkeersdoorstroming en dat afbraak dus de beste optie was. Iedereen kon zich achter die redenering scharen en u kreeg de steun van het parlement.

Toen vernamen we dat de beslissing om het Meiserplein te ondertunnelen voor het autoverkeer, werd afgevoerd op grond van een onvoltooide studie. Uit die studie zou blijken dat het verkeer op het Meiserplein met de helft zou afnemen als er een tunnel werd aangelegd. Dat vond deze regering niet voldoende. Hoe het onveilige plein dan wel zou worden aangepakt, is nog steeds onduidelijk. Het is evenmin duidelijk of die studie intussen is afgewerkt.

Vandaag vernemen we dat de plannen voor de omvorming van de E40 tot een stadsboulevard concreet worden. Het blijft evenwel onduidelijk of er studies en plannen bestaan die aan de basis liggen van die beslissing. Er is de studie van 2010,

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *L'une des premières décisions de ce gouvernement en matière de mobilité et d'aménagement du territoire a été de démolir le viaduc Reyers, une décision soutenue par le parlement.*

Nous apprenions dans le même temps que le gouvernement revenait sur sa décision de creuser un tunnel automobile sous la place Meiser, en se fondant sur une étude inachevée selon laquelle un tunnel n'aurait permis de réduire que de moitié le trafic sur la place Meiser. Du reste, le flou entoure toujours l'aménagement de cette place dangereuse.

Aujourd'hui, nous apprenons que les plans de transformation de l'E40 en un boulevard urbain se précisent. Nous ne savons cependant pas si des études sont à la base de cette décision. De nouveaux comptages ont-ils été réalisés depuis l'étude de 2010 ou ses conclusions sont-elles toujours valables ? Quels sont les plans précis ?

Le ministre-président Vervoort annonçait dans sa

die gebaseerd is op tellingen van 2009. Zijn er nieuwe tellingen uitgevoerd, of zijn de conclusies van de studie nog altijd geldig? Wat zijn de exacte plannen?

Minister-president Vervoort stelde in zijn beleidsverklaring dat de regering het plan heeft opgevat om tegen 2020-2025 de wegcapaciteit van zes invalswegen te verminderen, om het autoverkeer met 20% te doen dalen.

De regering heeft ook effectief een beslissing in die zin genomen. Toen ik de tekst van deze interpellatie schreef, hadden we nog geen kopie van die beslissing gekregen, maar inmiddels staat het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (G PDO) online en kunnen we de informatie daarin vinden. De wegcapaciteit ter hoogte van het Louizaplein werd al sterk verminderd, maar mijn vraag over dat onderwerp werd geschrapt door het Bureau.

Hoe zit het met de studie waarop de regering zich heeft gebaseerd om het Meiserplein toch niet te ondertunnelen? Werd die ondertussen afgerond? Wat zijn de definitieve conclusies van die studie?

Hoe zal het Meiserplein worden aangepakt? Is de studie over het project Parkway-E40 afgerond of geüpdatet? Wat zijn de conclusies van de tellingen of schattingen over de impact van dat project op de files bij het in- en uitrijden van Brussel?

Welke alternatieven met betrekking tot openbaar vervoer, fietsinfrastructuur of overstapparkings komen in de studie aan bod? Van welke zes invalswegen wenst de regering de wegcapaciteit te verminderen? Welke beslissingen werden daarover al genomen?

Mijn interpellatie gaat niet enkel over het project Parkway-E40, maar betreft het geheel van verkeersmaatregelen in die buurt.

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

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (*in het Frans*).- *De pers kondigde aan dat de E40, die tweemaal drie rijvakken telt in elke richting, tegen het voorjaar van 2017 versmald zou worden tot*

déclaration de politique l'intention de son gouvernement de diminuer, à l'horizon 2020-2025, la capacité routière de six axes d'accès afin de réduire le trafic automobile de 20%.

Qu'en est-il de l'étude sur laquelle le gouvernement s'est basé pour ne pas creuser un tunnel sous la place Meiser ? Cette étude est-elle terminée ? Quelles en sont les conclusions définitives ?

Quelle est l'approche retenue pour la place Meiser ? L'étude relative au projet Parkway-E40 a-t-elle été finalisée ou mise à jour ? Quelles sont les conclusions des comptages ou estimations concernant l'impact de ce projet sur les embouteillages à l'entrée et à la sortie de Bruxelles ?

Quelles solutions en matière de transports en commun, d'infrastructures cyclables ou de parkings de transit l'étude envisage-t-elle ? Quels sont les six axes dont le gouvernement souhaite réduire la capacité routière ? Quelles décisions ont déjà été prises à ce sujet ?

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

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- La presse annonçait pour le printemps 2017 le rétrécissement de l'entrée de ville par l'autoroute E40, de deux fois trois bandes actuellement, à

tweemaal twee rijvakken. Omdat er enige onduidelijkheid heerde over de interpretatie van die informatie, beklemtoonde u een dag later dat er in de richting naar Brussel slechts twee (en geen drie) van de zes rijvakken afgeschaft zouden worden. Na de goedkeuring van het richtschema koos de regering immers voor een inrichting op basis van vier rijvakken in elke richting.

De aankondiging dat de E40 zal worden versmald is geen verrassing, aangezien de omvorming van de E40 tot een stadsboulevard in het regeerakkoord staat. Wat wel een verrassing is, is dat er maar twee rijvakken worden afgeschaft, en geen drie zoals dat in het richtschema staat.

De bedoeling van het richtschema is dat de invalsweg mooier wordt en er afgerekend wordt met de hinder en de scheidingslijn die de E40 veroorzaakt. De stadsboulevard zal nog slechts voor de helft ter beschikking staan van auto's. Volgens het richtschema volstaan drie rijvakken voor inkomend verkeer en vier voor uitgaand verkeer. Nog volgens het schema zal de voorgestelde versmalling van de E40 geen impact hebben op de verkeerssituatie.

In de dagen na de berichtgeving in de pers waren we getuige van een plotselinge koerswijziging van een aantal meerderheidsfracties, die de testperiode willen uitstellen. De Open Vld bleek zelfs duidelijk gekant tegen de versmalling.

Nochtans wijzen studies en tellingen op het feit dat de huidige twaalf rijvakken absolute overkill zijn. De E40 heeft op die plaats misschien wel een grote auto-opslagcapaciteit, maar dat betekent niet dat de doorstroming met de rest van de stad vlot verloopt.

Zowel de kwaliteit van het project als de deadline voor de uitvoering van de werkzaamheden baren me zorgen.

Wanneer gaat de testfase van start? Wanneer starten de werkzaamheden aan fase 1 en 2? Wat zijn de volgende stappen? Laat u nog tijdens de testfase de geplande heraanleg van start gaan?

Bent u nog steeds van plan om niet drie maar twee rijvakken te schrappen? Welke studies en objectieve gegevens deden u daartoe beslissen?

deux fois deux bandes. Vous aviez, dans un premier temps, confirmé cette information pour la réfuter partiellement un jour plus tard en raison d'un problème d'interprétation, en affirmant que le projet ne consistait pas à supprimer trois bandes sur les six, mais bien deux sur les six dans le sens de l'entrée dans Bruxelles. Je vous cite : "Il n'a jamais été confirmé que l'entrée dans Bruxelles passera de deux fois six bandes à deux fois trois bandes. La réflexion qui a suivi l'adoption du schéma directeur nous a en effet amenés à trancher en faveur de l'aménagement, à terme, de deux fois quatre bandes de circulation." La question était celle de la bande de sortie.

Cette annonce du rétrécissement de l'E40 n'était pas une surprise, étant donné que la transformation de l'autoroute E40 en boulevard urbain au niveau des entrées de ville faisait explicitement partie de l'accord de majorité, qui précisait que : "Conformément aux objectifs du Plan régional de développement durable (PRDD) et du Plan Iris 2, le gouvernement engagera un processus de réaménagement des entrées de ville (notamment le viaduc Herrmann-Debroux et l'arrivée de l'E40 à Reyers) afin de transformer les axes autoroutiers de pénétration en boulevards urbains." C'est tout l'enjeu du projet Parkway-E40.

L'annonce de supprimer deux bandes et non pas trois, comme indiqué dans le schéma directeur, est par contre plus surprenante.

Le schéma directeur adopté par le gouvernement a en effet pour but de transformer l'image de l'entrée de la ville et d'éliminer les nuisances ainsi que la barrière actuellement formée par l'E40.

La section de l'E40, dont 50% seulement seront encore réservés aux voitures, sera modifiée en fonction des demandes actuelles et futures. Trois bandes pour le trafic entrant et quatre bandes pour le trafic sortant devraient suffire à absorber les flux de trafic tant actuels que futurs. Le rétrécissement proposé de l'E40 et sa transformation en boulevard urbain n'ont aucun impact sur la situation routière.

Dans les jours qui ont suivi, il y a eu une sorte de volte-face de certains groupes de la majorité qui demandaient un report de la période pilote, l'Open Vld se montrant même clairement défavorable à

Hoe zult u de vrijgekomen ruimte effectief benutten?

Is de meerderheid het nu eigenlijk eens over het project? Dat is absoluut nodig om het project te laten opschieten!

(Rumoer)

ce rétrécissement.

Or les études établissant le diagnostic de la situation, le comptage des véhicules et la théorie des flux confirment que le nombre actuel de douze bandes est totalement disproportionné et inutile.

Il n'y a simplement qu'une grande capacité de stockage de voitures, sans que la capacité de fluidité de circulation des voitures entre le nombre de bandes qui arrivent à l'entrée dans la Région bruxelloise et le nombre de bandes qui peuvent ensuite pénétrer sur les boulevards dans la ville n'améliore la situation.

On passe en fait de quatre à huit bandes pour terminer à douze bandes au niveau de l'entrée urbaine. C'est tout à fait inutile puisque, au-delà, la capacité est limitée par celle des voiries des boulevards.

Mes inquiétudes dans ce dossier sont donc doubles. Elles portent à la fois sur l'ambition et la qualité du projet et sur le délai de mise en œuvre de celui-ci.

Je souhaite donc vous entendre confirmer la date à laquelle le gouvernement mettra en œuvre la phase de test de ce projet. Pourriez-vous nous fournir un calendrier des travaux pour les phases 1 et 2 ?

Comment allez-vous mettre en œuvre ce projet ? Quelles en sont les prochaines étapes ? Allez-vous entamer les aménagements urbains prévus en parallèle à cette phase pilote ?

Les ambitions sont-elles revues à la baisse ? Maintenez-vous la suppression de deux bandes plutôt que trois ? Le cas échéant, sur quelles études et quelles données objectives vous fondez-vous pour faire ces déclarations même si, depuis lors, la situation est un peu plus claire ?

Quelle est la réelle ambition au niveau des nouveaux aménagements à réaliser sur l'espace gagné grâce à la suppression des deux bandes ?

L'ensemble de la majorité s'est-elle finalement mise d'accord sur le projet ? Les composantes de cette dernière disent-elles toutes la même chose ? C'est une condition préalable à des décisions claires à prendre incessamment par le

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Mevrouw de Groote zit naast u. U kunt het haar vragen.*

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (*in het Frans*).- *Ik interpelleer slechts de regering.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Het is merkwaardig dat de meerderheid de meerderheid interpelleert over de meerderheid.*

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (*in het Frans*).- *Ik interpelleer de minister-president. Hij zal in naam van de regering een antwoord formuleren, mijnheer De Wolf.*

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- De Open Vld deelt de ambitie van de regering om de openbare ruimte zodanig in te richten dat er meer plaats is voor fietspaden en voor de aanleg van parken en groenzones. Dat regeringsbeleid moet evenwel gepaard gaan met een verbetering van de mobiliteit. Als het fileleed daalt, verbetert de luchtkwaliteit en zullen mensen met ademhalingsproblemen het niet langer problematisch vinden om de fiets te nemen. De slechte luchtkwaliteit is vooral in de winter een groot probleem.

Sinds de afbraak van het Reyersviaduct is het verkeer niet verdwenen, maar veeleer verschoven naar de Kleine Ring, meer bepaald naar het gedeelte tussen de Belliardstraat en de Kruidtuin, en naar de Grote Ring ter hoogte van Zaventem. Die gevolgen zijn elke dag voelbaar voor de bewoners, de pendelaars enzovoort. Het zou interessant zijn als het Brussels Gewest en de bevoegde minister Musti zouden gebruiken, een simulatiemodel dat speciaal werd ontwikkeld voor de gemeenten, in samenwerking met de stad Brussel. Dankzij Musti kan je zien wat de impact

gouvernement pour faire avancer ce dossier !

(Rumeurs)

M. Vincent De Wolf (MR).- Mme de Groote est installée juste à côté de vous. Interrogez-la.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- J'interpelle le gouvernement. Je respecte les règles.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il est assez piquant de constater que la majorité interpelle la majorité sur la majorité.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- J'interpelle le ministre-président. Il lui appartient de formuler une réponse au nom du gouvernement, M. De Wolf. J'imagine que vous serez aussi attentif que moi à sa réponse.

Discussion conjointe

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

Mme Els Ampe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *L'Open Vld partage l'ambition du gouvernement d'aménager l'espace public de façon à créer plus de place pour des pistes cyclables et des zones vertes. Cette politique doit toutefois contribuer à améliorer la mobilité et, partant, la qualité de l'air.*

Depuis la démolition du viaduc Reyers, le trafic s'est plutôt déplacé vers la Petite ceinture, en particulier le tronçon entre la rue Belliard et le boulevard du Jardin Botanique, ainsi que vers le ring à hauteur de Zaventem. Il serait intéressant que la Région bruxelloise et le ministre compétent utilisent Musti, un modèle de simulation spécialement mis au point pour les communes, qui montre l'impact d'une modification du trafic sur les rues adjacentes.

Avez-vous utilisé ce système de simulation pour le réaménagement de l'E40 ? Quel est l'impact sur les voiries avoisinantes ? Son réaménagement en boulevard urbain améliore-t-il la mobilité pour tous ? La simulation, qui ne nécessite que trois

is van een welbepaalde verkeerswijziging op een aangrenzende straat. Door Musti of het Meso-model te gebruiken, kan je zien wat er in de omgeving gebeurt wanneer er bijvoorbeeld ergens een straat wordt afgesloten.

Hebt u dat systeem gebruikt voor een simulatie van de heraanleg van de E40? Wat is de impact op de omliggende wegen? Leidt de heraanleg tot stadsboulevard tot een verbetering van de mobiliteit voor iedereen? Als ik het goed begrepen heb, heeft de regering de testfase uitgesteld omdat die vragen nog niet beantwoord waren.

Is de simulatie inmiddels van start gegaan? Het duurt ongeveer drie dagen om een simulatie uit te voeren. Brussel Mobiliteit heeft slechts drie dagen nodig om de impact van de vermindering van de capaciteit van de E40 op de omliggende wegen te kennen. Het volstaat dat iemand de opdracht geeft om daar werk van te maken.

Er hoeft geen simulatie meer te worden uitgevoerd van de impact van de afbraak van het Reyersviaduct. We kunnen de resultaten immers vaststellen door historische gegevens op te vragen bij Proximus of Inrix, een bedrijf dat statistieken bijhoudt van mensen die gps-systemen gebruiken. Zowel de ernst van de files als de routes die mensen gebruiken, kunnen op die manier worden nagegaan. Men kan ook in de tijd teruggaan om de impact te kennen van de invoering van de voetgangerszone, van wegversmallingen enzovoort.

Het is zeker nuttig om de impact van de afbraak van het Reyersviaduct te kennen, om te voorkomen dat fouten uit het verleden herhaald worden.

Dankzij de nieuwe technologische mogelijkheden kunnen we veel bestuderen zonder dat dat veel geld kost. Een paar jaar geleden was dat nog anders. Toen moesten er camera's worden geplaatst en holle rubberen slangen over het wegdek gelegd om het autoverkeer te tellen. Tegenwoordig kan je met behulp van gps-systemen, gsm's en smartphones heel veel data analyseren.

Zult u de opdracht geven om tot een simulatie over te gaan, in plaats van in het wilde weg te

jours environ, a-t-elle débuté ?

Une simulation de l'impact de la démolition du viaduc Reyers s'avère désormais inutile. Nous pouvons en effet en observer les résultats à travers les données historiques de Proximus ou Inrix, une entreprise qui tient à jour les statistiques des utilisateurs de systèmes gps. Tant l'ampleur des files que les itinéraires utilisés peuvent être contrôlés de la sorte.

Quoi qu'il en soit, il serait utile de connaître l'impact de la démolition du viaduc afin de ne pas répéter les erreurs du passé.

Les nouvelles possibilités technologiques, telles que les gps, gsm et smartphones, nous permettent d'analyser un très grand nombre de données, et ce, à peu de frais.

Demanderez-vous de procéder à une simulation au lieu de travailler de manière anarchique ? L'Open Vld soutient totalement le nouveau quartier des médias, qui contribuera au rayonnement de Schaerbeek et des communes voisines de l'E40.

Je partage donc la vision du gouvernement, mais je souhaiterais obtenir des études et chiffres sur l'impact de la démolition du viaduc Reyers.

werken? Een behoorlijke studie is bevorderlijk voor de heraanleg van de openbare ruimte. De Open Vld staat volledig achter de nieuwe mediawijk, die zal bijdragen tot de uitstraling van Schaarbeek en de andere gemeenten in de omgeving van de E40. Je kunt niet ontkennen dat Brussel momenteel een nogal troosteloze indruk biedt als je de stad via de E40 binnenrijdt.

Ik sta dus achter de visie van de regering, maar had graag enkele studies en cijfers over de impact van de afbraak van het Reyersviaduct gekregen.

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (*in het Frans*).- *Ik zou nogmaals willen onderstrepen dat de cdH-fractie voorstander is van een globale heraanleg van de wijk. Mijnheer de minister-president, u benadrukt terecht dat het gaat om een groots stadsvernieuwingsproject dat zowel de Reyerswijk, mediapark.brussels als de Kolonel Bourgstraat omvat.*

Tijdens de vorige regeerperiode wonnen wij informatie bij u in over de scholen, de woningen en de gemeenschappelijke voorzieningen in dat dossier.

Wij vinden het belangrijk dat deze toegangspoort tot de stad mooier wordt, en de wijk leefbaar en dynamisch. Het toekomstige park en mediapark.brussels zullen daartoe bijdragen.

Het lijkt ons de juiste beslissing om dit laatste stuk autosnelweg tot stadsboulevard om te vormen, aangezien het momenteel erg onlogisch in elkaar zit en er na de verkeerswisselaar harmonicafiles ontstaan. Onze uitlatingen van 22 november laten misschien iets anders uitschijnen, maar toen was de Montgomerytunnel nog gesloten en die is nu opnieuw open.

De cdH-fractie heeft de uitgevoerde studies aandachtig gelezen en vindt het een goede zaak dat er een veiligheidsmarge is ingebouwd wat het aantal voertuigen betreft (5.920 i.p.v. 5.200 voertuigen in het spitsuur).

Uit de studie van Stratec blijkt dat de problemen

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Puisque nous avons été, à juste titre, interpellés par notre collègue Clerfayt, par ailleurs bourgmestre de Schaarbeek, autant parler effectivement au nom du CdH.

Je commencerai par réaffirmer notre soutien très clair - comme je crois l'avoir fait à plusieurs reprises dans cette commission - au réaménagement de l'ensemble de ce quartier.

M. le ministre-président, vous avez raison de souligner qu'il s'agit d'abord d'un réaménagement urbain de grande importance : il englobe à la fois le quartier Reyers - et le projet mediapark.brussels - ainsi que le réaménagement de la rue Colonel Bourg, ce qui, au fond, peut aller relativement vite puisqu'on se greffe sur du bâti existant.

Sous la précédente législature, nous vous avions déjà interrogé sur les projets collectifs, à savoir les écoles, le logement (dont la part sera élevée) et les équipements collectifs.

C'est d'abord un réel réaménagement urbain que nous soutenons. Nous pensons qu'il est important d'avoir une autre entrée dans la ville. Il importe également que cette dernière soit vivable et porteuse, tant en termes de respiration - grâce au parc qui y sera implanté - qu'en termes de nouvelle dynamique grâce à la future cité des médias qui y prendra place.

Par ailleurs, la décision de déclasser l'autoroute et

vooral ontstaan op de plaats waar de autosnelweg van vier naar zes baanvakken overgaat. Dat komt doordat mensen er van baanvak veranderen.

Wij spreken liever van een 'heraanleg' dan van een 'versmalling' van dat stuk autosnelweg.

(Opmerkingen)

Misschien is 'optimalisering' inderdaad nog een betere term.

Blijft het tijdsschema behouden?

Bij de bekendmaking van het richtplan was de impact van de afbraak van het Reyersviaduct nog niet aan de orde.

De heraanleg van de wijk moet afgestemd worden op de werken aan het Meiserviaduct en de Montgomerytunnel. Hoe zullen de verschillende werven op elkaar worden afgestemd?

Ik ben voorstander van intelligente snelheidslimitatie tijdens het spitsuur, naar het voorbeeld van Montpellier en Parijs.

sa requalification en boulevard urbain est importante en termes de mobilité. Lorsque le cdH avait fait une sortie un peu chaude sur la question, nous étions le 22 novembre. À ce moment, le tunnel Montgomery était toujours fermé. Il a été rouvert le 13 décembre. L'attrait de ce quartier réside dans ses bonnes interconnexions.

S'agissant de la mobilité et du boulevard urbain, le groupe cdH soutient clairement le bon sens. Aujourd'hui, il se forme un accordéon depuis l'échangeur du ring où l'on passe successivement de deux fois quatre bandes à deux fois trois bandes et deux fois quatre bandes à deux fois six bandes au pont des Communautés. Cela n'a aucun sens !

Avec mon groupe, j'ai attentivement lu les études qui ont été réalisées. Il est intéressant de constater qu'une marge de sécurité est appliquée par rapport au nombre de voitures qui passent. Plutôt que de se baser sur 5.200 véhicules en heures de pointe, on se base sur un nombre de 5.920.

Quand on consulte l'étude Stratec, l'on se rend compte que c'est au moment où l'autoroute passe de quatre à six bandes que les signaux passent à l'orange ou au rouge. Cela va à l'encontre de l'intuition, mais cela s'explique par le fait que les gens changent spontanément de bande et que la fluidité s'en ressent.

Nous soutenons donc, non pas cette "réduction", qui est un terme particulièrement mal choisi, mais plutôt ce "réaménagement".

(Remarques)

Cette "optimalisation" ! Voilà un très bon apport de l'opposition. Cette optimisation de la fluidité permettra donc le réaménagement de tout ce quartier. Arrêtons donc de parler de "réduction".

Le calendrier sera-t-il maintenu ?

Au moment de la publication du plan directeur, il n'était pas encore question des conséquences du viaduc Reyers et de la nécessaire révision des trémies.

Un élément essentiel sera la coordination entre ce réaménagement, d'une part, et les travaux prévus au viaduc Meiser et au tunnel Montgomery,

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (*in het Frans*).- *Wij steunen dit project maar er is inderdaad een goede coördinatie nodig tussen de verschillende werven. Hoe zal dat in zijn werk gaan?*

De heer De Wolf verwijst naar de beslissing van de Vlaamse regering om de Ring te verbreden en vraagt of u met Vlaanderen overleg hebt gepleegd. Zelf heeft het Vlaams Gewest echter nooit overleg gepleegd over de verbreding van de Ring. Ik zie dan ook niet in waarom wij aan Vlaanderen zouden moeten vragen of wij hun project niet te erg verstoren.

d'autre part. La réfection des trémies à ces endroits n'était pas prévue dans le plan directeur. Comment comptez-vous coordonner les chantiers ?

Je suis en faveur des limitations de vitesse dites intelligentes telles qu'appliquées à Montpellier ou Paris à certaines heures de pointe pour améliorer la fluidité du trafic.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Comme l'a souligné M. Clerfayt, il est vrai que nous soutenons sans ambages ce projet. Il y a cependant une nouvelle donne et Mme de Groote vient d'y faire allusion : il s'agit de la coordination nécessaire entre les différents chantiers dans cette partie de Bruxelles.

Vu les travaux au boulevard de la Woluwe et les nécessaires réaménagements du boulevard Reyers, une coordination s'impose effectivement et c'est cette coordination qui garantira d'ailleurs la réussite du projet. Je souhaiterais donc savoir comment tout cela va s'agencer.

Enfin, sur le ton du commentaire, je relèverai les propos de M. De Wolf qui fait référence à la décision du gouvernement flamand d'élargir le ring. Vous êtes-vous concerté avec l'exécutif flamand ? Quand on sait que cette décision est prise sans aucune concertation, il est tout de même incroyable de nous demander, par contre, de mener des concertations avec le gouvernement flamand pour savoir si nous ne dérangeons pas trop leur projet.

Je suppose que ses amis au gouvernement fédéral lui tiennent plus à cœur que l'intérêt des Bruxellois.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *De term 'optimalisering' kan vele ladingen dekken. De optimalisering van de Ring ten noorden van Brussel en de optimalisering van de E40 zijn twee verschillende dingen.*

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le terme "optimalisation" peut avoir plusieurs sens. Optimisation du ring au nord de Bruxelles et optimisation de l'E40 à l'est ne signifient pas la même chose.

De voorzitter.- Uw vrienden van Groen waren het erover eens om die term te gebruiken voor de versmalling van de E40.

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- Voor een betere mobiliteit moeten we vooral het aantal auto's beperken.

Wie het tegendeel beweert, liegt en bedriegt. Geen enkele technische oplossing is een goede oplossing als ze ertoe leidt dat er meer auto's rondrijden. Dat is niet wenselijk en financieel niet haalbaar.

Het plan om de E40 te versmallen in de richting van Brussel is niet nieuw: in het Iris 2-plan werd er vier jaar geleden al naar verwezen.

Het voorstel van de regering kadert binnen een langetermijnplanning die aan de huidige verkeersstromen aangepast zou moeten worden. Om het aantal auto's drastisch te kunnen beperken, zijn er effectensimulaties nodig. Het is niet de bedoeling dat die leiden tot de conclusie dat een status quo wenselijk is, wel dat ze de richting aangeven voor mogelijke oplossingen, die trouwens niet noodzakelijk van de gewestregering moeten komen. Ook het Vlaams Gewest (De Lijn) en de randgemeenten kunnen bij het dossier betrokken worden.

Ook de NMBS is een belangrijke speler, aangezien ze kan zorgen voor vlot treinverkeer van en naar Brussel. De regering dient een duidelijk beeld te krijgen van de gevolgen van deze maatregel voor de mobiliteit, zodat ze begeleidende maatregelen kan uitwerken.

Ecolo en Groen keurden gisteren in de commissie Leefmilieu een tekst over maatregelen tegen luchtvervuiling goed. Dat is goed, maar er moet ook actie volgen. Zeker de MR zou heel wat kunnen ondernemen om het autoverkeer in Brussel te verminderen.

M. le président.- À l'époque, vos amis de Groen étaient d'accord sur l'emploi de ce terme. Nous voulions assumer la réduction du nombre de bandes.

(Remarques de M. Vervoort)

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le présent dossier tourne autour de la mobilité. Pour améliorer la ville, il faut réduire la présence automobile.

Prétendre, comme j'ai pu l'entendre, que l'on veut améliorer la ville, tout en maintenant la voiture et sa place dans la ville, c'est un leurre, un mensonge et une illusion. Il faut y mettre fin. On ne trouvera d'ailleurs pas de solution technique permettant à la fois d'améliorer la ville et d'augmenter le nombre de voitures. Ce n'est ni souhaitable, ni finançable et ce n'est certainement pas notre vision.

Le projet de réaménagement de la fin de l'E40 n'est pas un nouveau projet, comme l'a relevé M. Clerfayt, puisque le Plan Iris 2 y faisait déjà allusion il y a quatre ans et évoquait déjà la réduction de la pression automobile.

En l'occurrence, le gouvernement formule une proposition concrète qui s'inscrit dans un trajet long, lequel mériterait d'être actualisé pour tenir compte éventuellement des flux de circulation.

Si l'on veut privilégier la ville, il faut automatiquement moins de voitures et cela nous amènera donc à trancher dans le vif. Pour ce faire, nous avons besoin de simulations d'incidences. Ces simulations ne devront pas conclure à la nécessité du maintien d'un statu quo, mais indiquer aux différents décideurs concernés la marche à suivre pour offrir d'autres solutions. Ces dernières peuvent être multiples et concerner différents niveaux de pouvoir. Par exemple, en matière de transports publics, ces solutions concerneront De Lijn ; certains partis présents au sein de cette commission siègent en effet aussi au parlement flamand et dans les communes limitrophes de Bruxelles.

Cela peut aussi concerner la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) et la desserte convenable de Bruxelles du point de vue ferroviaire. Ayons une vision précise de l'impact

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Sommige partijen in deze regering, maar vooral de Open Vld, scheppen verwarring over het onderwerp. Minister Vanhengel steunde het project Parkway-E40 zowel in deze als de vorige regeerperiode. Van mevrouw Ampe, zijn partijgenote, horen we dan weer dat ons totale chaos te wachten staat als een aantal rijstroken van de E40 ter hoogte van Reyers geschrapt worden.

Heel wat collega's achten bijkomende studies en simulatiemodellen noodzakelijk. Volgens mij werden alle nodige studies echter al uitgevoerd. Daaruit is duidelijk gebleken dat de E40 te ruim bemeten is, wat het autoverkeer daarom niet vooruithelpt.

Die studies werden niet enkel uitgevoerd voor de E40 ter hoogte van Reyers, maar voor het hele gewest. Ze leidden tot een samenhangende mobiliteitsvisie die in het Iris 2-plan is opgenomen. Die complexe oefening zit goed in elkaar. Er werd een duidelijke en toekomstgerichte keuze gemaakt om meer in te zetten op het openbaar vervoer en het fiets- en voetgangersverkeer, en minder op het persoonlijk gemotoriseerd vervoer. Daardoor zal de mobiliteit vlotter worden voor iedereen, ook voor wie de auto echt nodig heeft.

Het is belangrijk om consequent achter de keuzes uit het Iris 2-plan te blijven staan. Gaat de regering onverminderd door met de uitvoering van

de ce projet en termes de mobilité, non pas pour l'empêcher, mais pour déterminer d'éventuelles mesures d'accompagnement impliquant l'ensemble des parties prenantes.

Hier, en commission de l'environnement, nous avons eu l'occasion d'examiner un texte de Mme d'Ursel et M. Destexhe sur les mesures en matière de pollution de l'air. Ecolo et Groen ont d'ailleurs soutenu ce texte. J'ai dit qu'il fallait mesurer et informer, mais aussi agir, et j'ai rappelé la responsabilité du MR dans l'action qui pouvait être entreprise en vue de réduire la pression automobile dont souffre Bruxelles. J'en appelle donc à un minimum de cohérence.

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandaans).- *Certains partis de ce gouvernement, surtout l'Open Vld, sèment la confusion. Tandis que le ministre Vanhengel soutient le projet Parkway-E40, Mme Ampe nous prédit à nouveau le chaos si l'on supprime des bandes de circulation sur l'E40 à hauteur de Reyers.*

Nombre de collègues réclament des études et modèles de simulation complémentaires. Selon moi, toutes les études nécessaires ont déjà été réalisées et il en ressort clairement que l'E40 est surdimensionnée.

Ces études, réalisées pour l'ensemble de la Région, ont abouti à une vision cohérente de la mobilité, traduite dans le Plan Iris 2. Nous avons fait le choix clair et visionnaire d'investir davantage dans les transports en commun et les déplacements à pied et à vélo.

Le gouvernement va-t-il poursuivre l'exécution de ce plan sans ne plus perdre de temps en nouvelles études ?

À Bruxelles, plus de 70% de l'espace public est actuellement réservé aux voitures. Quand on a l'opportunité de mieux réaffecter un espace inexploité en le dédiant au transport en commun, au trafic cycliste ou à des zones vertes, il faut la saisir.

dat plan, en in het bijzonder de omvorming van de invalswegen, zonder nog jaren tijd te verliezen met nieuwe studies?

Op dit moment is meer dan 70% van de openbare ruimte in Brussel exclusief voor auto's voorbehouden. In een stad is de ruimte sowieso heel schaars. Als je de kans krijgt om onbenutte ruimte, zoals een deel van de E40, een betere bestemming te geven door ze te gebruiken voor openbaar vervoer, fietsverkeer of groene zones, dan moet je die kans grijpen.

Klopt het dat de capaciteit van de invalswegen die in het verlengde liggen van de E40 zo beperkt is dat het gedeelte van de E40 ter hoogte van Reyers veel te ruim bemeten is en dat een reductie van de rijstroken bijgevolg geen enkel negatief gevolg zou hebben voor de doorstroming van het autoverkeer? Kunt u dat bevestigen?

Kunt u meer zeggen over de planning van de werken aan de E40 en aan de andere invalswegen die tot stadsboulevard omgevormd zullen worden? Heel veel Brusselaars kijken uit naar die belangrijke hervorming, onder meer vanuit hun bezorgdheid om de luchtkwaliteit.

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo). (*in het Frans*).- *De hele mediaheisa rond dit dossier lijkt te wijzen op een terugkeer naar het verleden.*

Mevrouw de Groote, herinnert u zich de gemeenschappelijke hoorzittingen over het Reyersproject in de commissie Territoriale Ontwikkeling en Mobiliteit?

Het richtschema dateert van de regeerperiode 2004-2009, al werd het tijdens de daaropvolgende regeerperiode en in het huidige regeerakkoord nogmaals bevestigd. Er is dus niets nieuws onder de zon. Helaas krijgen we de indruk dat het niet louter om een mobiliteitsproject gaat, maar dat de versmalling van de E40 slechts een gevolg is van plannen om de buurt opnieuw te laten aansluiten bij de rest van het gewest en om een reeks interessante projecten mogelijk te maken.

Mijnheer de minister-president, hoe zit het met die

Confirmez-vous que la capacité des voies d'accès situées dans le prolongement de l'E40 est si réduite que le tronçon de l'E40 à hauteur de Reyers est surdimensionné et qu'une réduction des bandes de circulation n'aura pas d'incidences négatives sur la fluidité du trafic automobile ?

Pouvez-vous en dire davantage sur le calendrier des travaux de l'E40 et des autres axes qui seront transformés en boulevard urbain ?

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Ce projet et les interventions dans la presse des uns et des autres laissent parfois penser qu'il ne s'agit pas d'un 'Retour vers le futur', mais plutôt d'un "Retour vers le passé".

Vous vous souviendrez, Mme de Groote, des auditions conjointes organisées sous la législature précédente entre la commission de l'aménagement du territoire et la commission de la mobilité, qui portaient précisément sur le projet Reyers.

En effet, le schéma directeur a été lancé sous la législature 2004-2009, confirmé sous la législature précédente et confirmé encore dans l'accord de majorité sous cette législature. Il ne s'agit donc pas d'une nouveauté. Nous avons malheureusement l'impression qu'il ne s'agit que d'un projet de mobilité qui ne touche que l'autoroute. L'autoroute est touchée, certes, mais ce n'est qu'une conséquence du projet : requalifier la ville,

andere aspecten van het dossier? Het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) werkt er al bijna tien jaar aan. Hoeven staat mediapark.brussels? Hebben de RTBF, de VRT, BX1 enzovoort al knopen doorgehakt? Hoe zit het met de huisvestingsprojecten, het park en de vergunningen?

De E40 in de richting van Brussel telt na de verkeerswisselaar drie rijvakken. Het vierde komt er pas ter hoogte van Woluwe bij. De ingenieurs die het daaropvolgende deel hebben aangelegd, hebben onbegrijpelijke keuzes gemaakt. Ik heb het niet alleen over het volkomen absurde aantal rijvakken, maar ook over de afscheiding tussen de middelste rijvakken. De auto's zigzaggen er voortdurend omdat het moeilijk is een keuze te maken. Een volledige heraanleg is de enige juiste keuze.

Ik wil ook nog even de cijfers over de verkeersstromen uit 2011 aanhalen. In het totaal telde men toen 3.300 auto's aan de verkeerswisselaar en 500 op de Maartlaan. Alles samen gaat het dus om 3.800 binnenvrijdende auto's. Een rijvak op de snelweg kan 1.800 tot 2.200 auto's per uur aan. Om 3.300 tot 3.800 auto's te verwerken volstaan drie rijvakken ruimschoots. Dat stond trouwens al in het richtschema.

U hebt beslist dat er geen drie maar vier rijvakken zullen overblijven. Waarom? Uit de studie bleek toch dat drie rijvakken ruimschoots volstaan?

De auteurs van het richtschema merkten op dat het gebruik van de snelweg daalde in de jaren voorafgaand aan 2011. Kunt u dat bevestigen?

reconnecter ces espaces au reste de la Région et y mener des projets intéressants comme le pôle médias, un parc public, des logements et d'autres équipements collectifs, sans oublier l'enjeu consistant à reconnecter les zones de bureaux et d'affaires de la rue Colonel Bourg au reste de la Région et de la ville.

M. le ministre-président, j'aimerais que vous fassiez également le point sur ces autres aspects du dossier. L'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) y travaille depuis presque dix ans. Où en est le pôle médias ? Des décisions ont été prises par la RTBF, la VRT, BX1, etc. Où en sont les projets de logements, les projets de parc et les instruments réglementaires ?

Quant à l'E40, je connais bien cette autoroute qui relie Liège à Bruxelles. Il n'y a effectivement aucun rétrécissement : après la séparation avec le ring, l'autoroute pénètre dans Bruxelles sur trois bandes, une quatrième bande ne la rejoignant qu'à hauteur de Woluwe.

Les ingénieurs qui ont aménagé la portion d'autoroute qui suit devaient "avoir fumé la moquette", car c'est un vrai délit ! Je ne parle pas seulement du nombre de bandes, complètement absurde, qui évoque une sorte de diabolo : les voies rétrécissent avant de s'élargir et de se rétrécir à nouveau. Comme si cela ne suffisait pas, des portions centrales sont prévues et il faut choisir sa bande. Le choix étant difficile, tout le monde commence à zigzaguer. Bref, cet aménagement doit être complètement repensé.

En outre, j'aimerais rappeler les chiffres relatifs aux flux, qui ont été communiqués à l'occasion de ces auditions en 2011 : "On compte donc au total 3.300 véhicules qui arrivent à l'échangeur, auxquels il faut ajouter les 500 de l'avenue de Mars, soit 3.800 véhicules entrants au total. Or une bande d'autoroute absorbe de 1.800 à 2.200 véhicules par heure. Pour faire passer 3.300 à 3.800 véhicules, la coexistence de trois bandes est largement suffisante". Le schéma prévoyait d'ailleurs trois bandes en entrée.

Or j'entends que vous faites passer ce nombre de trois à quatre. Pourquoi ? L'étude démontrait pourtant que trois bandes étaient largement

suffisantes. Des bandes d'autoroute supplémentaires seraient inutiles et limiteraient les possibilités de créer d'autres aménagements.

Par ailleurs, les auteurs de l'étude indiquaient que le trafic entrant sur cette portion d'autoroute avait tendance à diminuer au fil du temps, en tout cas jusqu'à 2011. Confirmez-vous cette stagnation ou diminution ?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *De ingenieurs wisten goed wat ze deden toen ze dat deel van de E40 aanlegden, mijnheer Maron. Wel hebben ze zich gebaseerd op een zuiver utilitaristische kijk op de stad. Ze deden de twaalf rijvakken van de E40 aansluiten op een enorm wegennet, dat paste in een visie waar de auto op de eerste plaats kwam.*

Vandaag staan die twaalf rijvakken echter haaks op de ontwikkeling van de buurt en op de moderne mobiliteitsvisie. De onteigeningen zijn echter onomkeerbaar en de buurt is doormidden gesneden.

Het moet voor voetgangers weer mogelijk worden om zich vlot van de ene naar de andere kant van de verkeersas te begeven. De ontwikkeling van een betere stedelijke mobiliteit moet hand in hand gaan met de ontwikkeling van wijken als Kolonel Bourg en mediapark.brussels.

De beslissing over de heraanleg van de E40 vloeit niet uitsluitend voort uit de studie van Stratec, maar ook uit het richtplan Parkway-E40 en de bevindingen van het adviesbureau Egis in dat kader.

(verder in het Nederlands)

Ik beantwoord hierna de vragen van mevrouw Van Achter.

De regering heeft zich voor de werken aan het Meiserplein niet op een onafgewerkte studie gebaseerd. Wel werd er een specifieke analyse uitgevoerd naar aanleiding van het project Parkway-E40. Die was bedoeld om een objectief beeld te scheppen van de mobiliteit, in het licht

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- M. Maron se demande si les ingénieurs avaient ou non "fumé la moquette". En réalité, il faut tenir compte également des aménagements qui avaient été prévus ailleurs à l'époque. Je prendrai l'exemple de l'avenue Bordet et du Houtweg à Evere, deux voiries qui comportent chacune deux fois deux bandes et qui débouchent sur une friterie !

Puis vous avez une bande à gauche et à droite. De l'autre côté, quand vous remontez l'avenue Bordet, vous vous retrouvez sur deux fois quatre bandes, et lorsque vous tournez dans la rue de Zaventem, vous passez tout à coup à une bande. Cette configuration s'explique par le fait que l'on avait envisagé à l'origine une connexion directe vers l'autoroute des deux côtés, avec un pont enjambant les voies de chemin de fer et le canal à Schaerbeek, pour rejoindre l'autoroute d'Anvers. De l'autre côté, c'était l'E40.

Tel était donc le projet des ingénieurs. C'était une volonté et une vision de la ville purement utilitariste. Les douze bandes étaient reliées à des aménagements autoroutiers colossaux dans l'esprit du "tout à la voiture". Ce "délire" présente donc une certaine cohérence.

Ces douze bandes constituent une aberration totale au regard de la vision que nous avons aujourd'hui et des développements qui ont eu lieu, mais les expropriations avaient déjà été réalisées. J'ai connu, enfant, l'époque où il n'y avait rien à cet endroit.

Il y avait alors de vraies connexions piétonnes. L'objectif du développement territorial est précisément de rétablir cette connexion entre les

van de recente ontwikkelingen die ten tijde van de studie over de Middenring en het Meiserplein onmogelijk voorzien konden worden.

Ik heb het meer bepaald over de ontwikkeling van het project mediapark.brussels, dat een stedelijke reorganisatie van veel grotere omvang vereist dan wat in het verleden beslist werd met het richtschema 2010, de afbraak van het Meiserviaduct en de heraanleg van de Reyerslaan.

Zo blijkt dat de verwezenlijking van een nieuwe tunnel geen oplossing biedt voor de bovengrondse verkeersstroom op het Meiserplein en dat die bovendien een barrière zou vormen die nadelig zou zijn voor de buurten aan weerszijden van de laan. Een tunnel zou mediapark.brussels volledig isoleren van de wijk Plasky-Diamant.

Op grond van die objectieve vaststellingen geven we er nu de voorkeur aan om geen bijkomend bedrag van 200 miljoen euro uit te geven en het plein niet te ondertunnellen.

(verder in het Frans)

Het is altijd beter om de gevvolgen van toekomstige maatregelen te laten onderzoeken. We moeten rekening houden met de wijkontwikkeling en de verbinding tussen de wijken aan beide zijden van de Reyerslaan.

Stratec bestudeert sinds eind januari 2015 het project Parkway-E40. De regering vroeg het adviesbureau om met behulp van het simulatiemodel Musti na te gaan of de in het richtschema opgenomen plannen bestendig konden worden en welke de gevvolgen zouden zijn voor de omliggende straten.

Welnu, volgens Stratec zal de verschuiving naar de omliggende straten beperkt blijven. De studieresultaten van Stratec zijn nog altijd geldig. Minister Smet kan u meer details geven over de mobiliteitsaspecten.

De regering bestelde daarnaast ook een aanvullende studie om de gegevens uit het richtschema 2010 bij te werken.

De voorbije zomer werd er alleen een effectenstudie in het kader van de vergunningsaanvraag

deux rives. Cette connexion, qui a toujours existé, doit être restaurée tout en tenant compte des réalités actuelles. Il s'agit donc bien de concilier des enjeux de mobilité louables qui portent une vision à moyen et long termes de la mobilité dans la ville avec un développement territorial harmonieux par le biais de développement de quartiers tels que la Cité des médias et, plus globalement, du quartier Colonel Bourg auquel il convient de redonner un caractère urbain.

M. De Wolf, contrairement à ce que vous semblez affirmer, la décision de réaménager l'E40 en boulevard urbain ne s'appuie pas uniquement sur l'étude de Stratec, approuvée par le gouvernement, mais aussi sur un dossier solide constitué tant des premières conclusions de cette étude de 2010, que de l'étude menée depuis 2015 et portant spécifiquement sur l'E40 (le plan directeur Parkway-E40) et les confirmations apportées dans ce cadre par le bureau d'études Egis.

(poursuivant en néerlandais)

Pour répondre à Mme Van Achter, le gouvernement ne s'est pas basé sur une étude inachevée pour les travaux de la place Meiser. Une analyse spécifique a été réalisée à l'occasion du projet Parkway-E40, afin de se forger une image objective de la mobilité, à la lumière des récents développements qui ne pouvaient être prévus au moment de l'étude sur la Moyenne ceinture et la place Meiser, en particulier le projet mediapark.brussels, la démolition du viaduc et le réaménagement du boulevard Reyers.

Il s'avère que la réalisation d'un nouveau tunnel ne favorisera pas la fluidité du trafic de surface sur la place Meiser et qu'il créera en outre une barrière préjudiciable aux quartiers situés de part et d'autre du boulevard. Un tunnel isolerait mediapark.brussels du quartier Plasky-Diamant.

Nous avons donc préféré économiser les 200 millions d'euros qui auraient servi à la réalisation d'un tunnel.

(poursuivant en français)

Certains le savaient, mais il est toujours préférable de l'objectiver au travers d'une étude. Il faut y ajouter le développement de ce quartier et la

voor de tunnels uitgevoerd. Minister Smet heeft de resultaten daarvan ontvangen. Het dossier komt morgen tijdens het regeringsoverleg aan bod. Daarna zal de regering het parlement op de hoogte brengen.

De drie gemeenten die de heraanleg van de E40 het meest zullen voelen, werden nauw betrokken bij het opstellen van het richtplan en de plannen voor de heraanleg. Binnen het stuurcomité hebben ze bevestigd dat ze achter het project staan.

Sommigen blijven beweren dat de heraanleg van de E40 het verkeer zal stremmen. Ik herhaal dat dat niet het geval is, omdat we er altijd van zijn uitgegaan dat deze maatregel losstond van andere, federale mobiliteitsmaatregelen. Het voorliggende plan laat dezelfde verkeersstromen toe als in de huidige situatie.

liaison entre les deux rives à hauteur du boulevard Reyers.

Concernant l'étude Stratec, j'ai déjà eu l'occasion d'aborder son caractère actuel en septembre 2015. Les missions d'étude relatives au projet Parkway-E40 ont formellement débuté fin janvier 2015. L'une des premières demandes de la Région était de valider la vision de réaménagement prévue par le schéma directeur au moyen du modèle multimodal régional de simulation Musti et d'en évaluer les impacts sur les axes métropolitains et voiries secondaires sur la base des derniers comptages effectués au sein du secteur.

Les analyses effectuées au moyen du modèle régional Musti ont démontré que le report de trafic sur les autres voiries serait de faible ampleur. Pour plus de détails, je vous invite donc à consulter M. Smet qui vous répondra sur les aspects relatifs à la mobilité. Les analyses et constats posés dans le cadre de l'étude Buur-Stratec sont toujours pertinents.

Le gouvernement a toutefois veillé à compléter, actualiser et objectiver les données reprises dans le schéma directeur de 2010 par une étude urbanistique et de mobilité complémentaire.

Aucune étude d'incidences n'a été réalisée durant l'été, mais bien un rapport d'incidences lié à la demande de permis pour les tunnels. Ce dernier vient d'être soumis au ministre Pascal Smet, qui devrait donc disposer de plus de précisions à ce sujet. Ce dossier est inscrit à l'ordre du jour de la réunion du gouvernement de demain. Nous l'analyserons en détail et ne manquerons pas de communiquer dans la foulée sur le sujet.

Ainsi que déjà précisé ici même, les trois communes concernées directement par le projet pour l'E40 ont été étroitement associées à l'élaboration du plan directeur E40 et du projet de réaménagement de l'infrastructure routière. En comité de pilotage de finalisation de l'étude, elles ont d'ailleurs confirmé soutenir ce projet.

Certains continuent, malgré tout, de parler d'impacts négatifs. Il convient de rappeler, une fois encore, que ce projet de réaménagement de l'E40 n'aura aucun impact négatif sur la fluidité de trafic : le postulat de départ des études de 2010 et

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Uit de studie die in de pers is verschenen, blijkt dat de versmalling tot een verkeerscongestie van 135% en 110% in de Montgomerytunnel zal leiden. Klopt dat? In dat geval zijn er meer dan drie gemeenten betrokken partij.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *De regering bespreekt morgen de verwachte gevolgen voor de tunnels. We moeten de versmalling van de E40 daar los van zien.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Het gaat om 135% congestie overdag en 110% 's avonds.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *De regering zal de heraanleg van de E40 niet aanpassen aan het feit of er één of twee rijvakken komen in de tunnels. De inrichting van de tunnels moet aangepast zijn aan de stadsinrichting die we willen, niet omgekeerd.*

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (in het Frans).- *Uit de studie blijkt dat de Montgomery-en de Meisertunnel met slechts één rijvak, de verkeersverzadiging niet met 130% maar wel licht zal toenemen ten opzichte van het huidige niveau, dat al hoog is.*

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

2015 était, justement, de ne pas rendre cette intégration urbaine dépendante d'autres solutions de mobilité à mettre en œuvre à l'échelon fédéral. Le projet de réaménagement en discussion permettra effectivement d'absorber les mêmes niveaux de flux que ceux constatés avant le réaménagement, tout en tenant compte, bien sûr, du futur développement de la zone Reyers.

M. Vincent De Wolf (MR).- L'étude publiée par l'Echo, sans citer sa source, indique donc bien que ce rétrécissement allait considérablement augmenter la congestion automobile : 135% et 110% à Montgomery. Qu'en est-il à cet égard ? En effet, Montgomery ne concerne pas uniquement les trois communes qui ont été informées. Cela en concerne également d'autres qui ont voté une résolution. Je n'ai encore obtenu aucune réponse à ce sujet.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La situation des tunnels fera l'objet d'une discussion au sein du gouvernement demain. Le débat porte sur ce qui sera réalisé en amont ou en aval et sur les impacts escomptés. Selon moi, le débat sur le rétrécissement de l'E40 devrait être distinct.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je vous parle d'une congestion de 135% en journée et de 110% en soirée.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est la décision de l'un qui doit affecter l'autre. Nous n'allons pas modifier le réaménagement de l'entrée de ville au motif qu'il faut ou non maintenir une ou deux bandes dans les tunnels. Ce ne sont pas les tunnels qui conditionnent la manière dont nous allons aménager la ville, mais bien la manière dont nous voulons aménager la ville qui doit conditionner l'aménagement des tunnels existants. Nous ne sommes pas en train de dire que nous allons construire de nouveaux ouvrages.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Ce que montre l'étude, c'est que la mise à une voie des tunnels Montgomery-autoroute et Meiser-autoroute dans les deux sens ne provoque qu'une augmentation marginale de la saturation dans la direction Montgomery. Il n'est pas question de 130%, mais d'une augmentation marginale du niveau actuel, qui est déjà trop élevé.

De verzagiding bedraagt nu al 125%. De stijging blijft dus beperkt. De studie gaat bovendien uit van voertuigen die aan een normale snelheid en op een normale afstand van elkaar rijden. De werkelijke capaciteit ligt hoger.

Ten slotte blijkt uit de studie dat het verkeer op de rotonde wel vast komt te zitten. Een rijvak meer in de tunnel lost het verkeersprobleem van de boulevard niet op.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Er zijn dus twee verschillende stellingen over de gevolgen. Moet het feit dat de toestand misschien verergert ons beletten om het project uit te voeren, terwijl we de autodruk op termijn willen terugdringen?*

Moeten we ons erbij neerleggen dat er te veel auto's zijn? Dat is de omgekeerde redenering. Toch willen we de stad niet afsluiten. De mobiliteit is een zeer gevoelig onderwerp.

Voor het overige zal het project alleen maar positieve gevolgen hebben voor het stadsweefsel en talloze herontwikkelingsprojecten in de buurt een duw in de rug geven. Van bij de start kwam er een zo goed als permanente dialoog op gang om de coherente van privéprojecten met de doelstellingen van het gewest te verzekeren.

De precieze planning voor de heraanleg van de E40 moet verder worden afgestemd op de planning van werkzaamheden aan de tunnel en de heraanleg van de Reyerslaan. Dat neemt niet weg dat het gewest de E40 zo snel mogelijk wil heraanleggen. Morgen zullen we de planning opnieuw bespreken.

(Remarques de M. De Wolf)

Nous ne venons pas de 50%, on est déjà à 125%. C'est donc à la marge.

Ensuite, ces hypothèses sont formulées sur la base de véhicules roulant à une vitesse normale et à une distance normale. La capacité est donc toujours un peu supérieure aux indications des modèles théoriques.

Enfin, l'étude démontre que, si ce taux de saturation augmente légèrement dans la direction de Montgomery, le trafic est par contre bloqué dès qu'il arrive au rond-point. Autrement dit, il est inutile de se préoccuper d'une saturation un peu plus prononcée de la circulation sur ce petit kilomètre entre l'autoroute et Montgomery, alors que la saturation se produit déjà plus loin. Ce n'est pas l'option du tunnel qui modifie quoi que ce soit à la saturation globale du boulevard.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Deux thèses se confrontent donc sur l'importance de l'impact. Le fait d'"aggraver" potentiellement la situation doit-il nous empêcher de réaliser ce projet, sachant que la volonté est tout de même de diminuer la pression automobile à terme ?

Faut-il nous résoudre à nous adapter, car il y a trop de voitures ? C'est prendre les choses à l'envers. Il ne s'agit pas pour autant de fermer la ville. Nous sommes vraiment à la marge. En gros, la question qui se pose est de savoir si nous allons temporiser ou, au contraire, anticiper. La mobilité est un sujet très sensible et source d'exacerbation.

Pour le reste, le projet que nous portons n'a et n'aura que des conséquences positives en termes urbains et permettra notamment d'accompagner de très nombreux projets de redéveloppement de ce quartier. Un processus de discussions et de dialogues quasi permanent a été mis en place dès le lancement de l'étude afin de s'assurer de la cohérence et de la convergence des projets privés avec les objectifs que la Région porte collectivement.

Le calendrier précis des travaux réalisés sur l'E40 doit encore être affiné sur la base des plannings de

Het gewest begint met een eerste, minder dure fase (1 à 2 miljoen euro) vooraleer de definitieve heraanleg (die op 10 miljoen euro wordt begroot) aan te vatten. De besprekingen tussen de Vlaamse en Brusselse overhedsadministraties zijn tot nu toe uitstekend verlopen.

Tussen de manier waarop we de voorbije maanden hebben samengewerkt met de administratie en de politieke weerklank daarvan, bestaat een groot verschil. Wat de gewestregering van plan is met de E40 is al lang duidelijk. Ik verwijst naar het richtschema van 2010, het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) 2013, het regeerakkoord 2014-2019, enzovoort. De mobiliteitsanalyses in verband met de capaciteit, de doorstroming en de toegankelijkheid laten niets te raden over. We zullen in de toekomst beter communiceren over de regeringsbeslissingen en het Vlaams en Waals Gewest voortdurend op de hoogte houden.

Dit is een dossier waarin de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel een glansrol zou kunnen spelen!

Als u die boodschap duidelijk wilt maken, moet u het samenwerkingsakkoord tot oprichting van die gemeenschap ondertekenen. Dan zouden de andere deelstaten niet meer kunnen klagen dat ze niet werden geraadpleegd. Ik heb gemerkt dat de Vlaamse gemeenten in actie zijn geschoten.

Je moet weten wat je wilt: je kunt geen project dwarshopen en dan klagen dat er geen overleg was. Daaruit blijkt trouwens dat er geen overleg, communicatie en informatiestroom tussen het Vlaams Gewest en de gemeenten bestaat, want de Vlaamse administratie beschikt over alle informatie die hier is besproken. Zelfs de minister van Mobiliteit heeft in het Vlaams Parlement gezegd dat de versmalling van de E40 geen negatieve gevolgen voor de mobiliteit in Vlaanderen zou hebben. Hij zegt dat natuurlijk liever zelf dan dat de Brusselse instellingen erover communiceren.

Bleid dat een modal shift tussen de Rand en Brussel beoogt, moet in grote mate inzetten op de afwerking van het gewestelijk expresnet (GEN). Helaas zal het GEN-aanbod nog aanzienlijke tijd tekortschieten.

chantier du tunnel et du réaménagement du boulevard Reyers. Reyers est une donnée nouvelle. Toutefois, l'ambition de la Région est de réaménager l'E40 dans les meilleurs délais, tout en s'assurant d'une parfaite coordination avec les chantiers de rénovation des tunnels.

Demain, nous discuterons également de cet impact, et plus précisément de la manière dont nous allons définir les plannings, et ce, afin d'éviter que l'on nous reproche éventuellement de mettre la charrue avant les bœufs.

Concernant les coûts, la Région entamera une première phase de travail à coûts réduits (environ 1 à 2 millions d'euros) avant de procéder au réaménagement définitif (estimé à 10 millions d'euros).

Les échanges et discussions entre les administrations régionales flamande et bruxelloise se sont jusqu'à présent très bien déroulés.

Je dois admettre qu'entre la communication sur les travaux menés depuis des mois avec l'administration, d'une part, et son expression politique, d'autre part, la différence est grande. À lire les procès-verbaux, j'ai l'impression d'une forme de schizophrénie entre le travail réalisé en amont et le discours politique.

Les intentions du gouvernement régional pour l'E40 sont connues depuis longtemps : schéma directeur approuvé en 2010, projet de Plan régional de développement durable (PRDD) version 2013, accord de majorité 2014-2019, etc.

Les analyses de mobilité sont pleinement concluantes, notamment en termes de capacité, de fluidité ou d'accessibilité.

Nous veillerons à communiquer utilement sur ce dossier en fonction des décisions du gouvernement et à informer en temps réel les Régions flamande et wallonne en leur apportant tous les éclaircissements souhaités.

S'il est un dossier dans lequel la Communauté métropolitaine de Bruxelles aurait pleinement son rôle à tenir, c'est bien celui-ci !

Si vous pouvez faire passer le message, signons

In afwachting herhaal ik wat ik in november al zei: de heraanleg van de openbare ruimte ten voordele van alternatieven voor de individuele auto, een aangepast parkeerbeleid en de verdere uitbouw van het openbaar vervoer zijn middelen om de toenemende verplaatsingsnoden het hoofd te bieden. De studiebureaus werken in elke fase van de uitvoering ook een mobiliteitsproject uit.

Het gaat om concrete ingrepen die het busnet op korte termijn en het premetro-, metro- en tramnet en de fietsinfrastructuur op middellange termijn moeten verbeteren. Alles gebeurt in de context van de aanleg van een strategisch onderdeel van het fiets-GEN vanuit het Vlaams Gewest.

Uit de studie bleek duidelijk dat de aanleg van een P+R in die buurt niet uitermate relevant is. Dat valt te verklaren door een combinatie van factoren, waaronder de tunnels aan het einde van de E40 die automobilisten uitnodigen om met de auto de stad in te rijden.

De studie geeft daarom de voorkeur aan P+R's ter hoogte van Sterrebeek en Ring 0 in combinatie met snelle verbindingen met het centrum van de stad.

Mijnheer Clerfayt, zoals eerder werd uitgelegd aan het gemeentebestuur van uw gemeente, is het in de eerste plaats de bedoeling om de E40 in twee opeenvolgende fases opnieuw aan te leggen.

De eerste fase bestaat in de omvorming van twee rijvakken richting stad tot een nieuwe openbare ruimte, zonder grote wijzigingen aan de huidige infrastructuur. De scheidingsbermen tussen de rijstroken blijven praktisch ongewijzigd bestaan, en er worden nieuwe afscheidingen aangebracht tussen de snelweg en de openbare ruimte. Nieuwe signalisatie en markering zullen de automobilisten van bij de aankomst op het gewestelijk grondgebied beter gidsen zodat ze niet voortdurend van rijvak moeten veranderen. In tegenstelling tot wat je zou denken, zijn twaalf rijvakken immers niet altijd optimaal voor de verkeersdoorstroming.

Voorafgaande voorwaarde is wel dat de baan niet langer het statuut van 'autosnelweg' heeft.

Een tweede fase bestaat in de reorganisatie van de

l'accord de coopération qui l'institue. Ainsi, les autres entités n'auraient pas à se plaindre de ne pas être consultées comme elles le souhaitent. J'ai vu que les communes flamandes s'étaient mobilisées. C'est cela, la Communauté métropolitaine de Bruxelles !

Il faut savoir ce que l'on veut : on ne peut pas à la fois bloquer un projet et se plaindre de l'absence de concertation. C'est quand même extraordinaire !

Cela dénote d'ailleurs - à moins d'une instrumentalisation - le manque de concertation, de communication et de flux d'informations entre la Région flamande et les communes, car l'administration flamande dispose de tout ce qui a été discuté ici. Nous avons des procès-verbaux, et même le ministre de la Mobilité a déclaré au parlement flamand que le rétrécissement n'aura pas d'impact négatif sur la mobilité en Flandre. Évidemment, il préfère le dire lui-même plutôt qu'on l'entende des institutions bruxelloises.

Toute politique de report modal ambitieuse entre la périphérie et Bruxelles repose en grande partie sur la finalisation des chantiers du réseau express régional (RER). C'est une évidence que je tiens à rappeler. Or on est encore loin du compte en matière d'offre commerciale.

Pour le reste, et en attendant de disposer de ces réseaux, je vais répéter ce que j'ai dit ici au mois de novembre : "Dans ce contexte de forte congestion, les leviers mobilisables pour absorber une demande accrue de déplacements sont aussi le réaménagement des espaces publics au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle, une politique de stationnement en voirie adaptée, le renforcement du réseau de transports publics. Les bureaux d'études concernés par le projet travaillent à développer ce projet de mobilité, en phase avec les différentes étapes de la mise en œuvre de ce projet urbain."

Ce sont les actions concrètes qui seront opérées à court terme afin de revaloriser le réseau des bus de surface et à moyen terme sur le renforcement des réseaux de prémétro, métro et tram et des infrastructures dédiées au vélo. Tout cela est prévu dans le cadre de la réalisation d'un tronçon stratégique pour le RER vélo venant de la Région

rijvakken. De rijvakken worden versmald om de snelheid te verlagen en de scheidingen worden aangepakt. Deze fase zal mettertijd resulteren in een beperking van het aantal rijvakken in beide richtingen.

Steden veranderen. Wanneer de meerderheid van de auto's elektrisch zal zijn, wordt wonen in de buurt van een snelweg minder problematisch. Wij hebben een toekomstvisie. De wijk zal bijna net zo aangenaam worden als die langs het kanaal.

(Rumoer)

De ambities worden niet teruggeschroefd. Het regeringsstandpunt is nog net hetzelfde als na de recentste mobiliteitsanalyses. De regering heeft nooit beweerd dat het aantal rijstroken zou worden teruggebracht tot drie.

De openbare ruimte langs de E40 moet in de eerste plaats ruimte voor zachte mobiliteit opleveren, de wijken Gemeenschappen-Marcel Thiry en Diamant-Plasky met elkaar verbinden en de toegang tot het toekomstige mediacluster vergemakkelijken. Bij die gelegenheid leggen we ook een fietssnelweg als onderdeel van het fiets-GEN aan.

We hebben de ambitie om daar een nieuwe wijk uit de grond te stampen.

Hoe de andere deelstaten het Brussels Gewest zien, is in ieder geval symptomatisch. Toen de Vlaamse regering besliste om de Ring te verbreden, hebben we haar gevraagd om overleg en te horen gekregen dat we ons met onze eigen zaken moesten bemoeien.

Mevrouw de Groote, het is goed dat u het standpunt van de Brusselse cdH nogmaals hebt verduidelijkt, want ik las verontrustende verklaringen van de ander gewestelijke ministers van Mobiliteit, ook de Waalse.

Ik heb de indruk dat telkens als Brussel iets wil doen, er een soort drang naar het gemeenschappelijke beheer van het gewest ontstaat. De visie op onze instellingen kan dus van de ene dag op de andere veranderen. Ik zou willen dat alle Brusselse partijen op dezelfde golfengte zitten en niet met de proteststemmen meeheulen telkens als

flamande voisine.

En ce qui concerne le parking de transit, l'étude a clairement mis en évidence le fait que l'implantation d'un tel parking dans cette partie du territoire bruxellois n'était pas pleinement pertinente. Cela s'explique par une combinaison de facteurs, et notamment la présence des tunnels situés au bout de l'E40, qui invitent psychologiquement les navetteurs à poursuivre leur trajet directement jusqu'au centre-ville, plutôt qu'à opter pour un changement de mode de transport à l'entrée de la Région bruxelloise.

L'étude préconise en conséquence le développement de parkings de transit plus en amont, à hauteur de Sterrebeek et du ring 0, s'accompagnant de la mise en place d'une offre complémentaire de TC Express en direction du centre-ville.

M. Clerfayt, je vous rappellerai donc le projet présenté le 25 octobre dernier au collège de votre commune. L'intention première est de réaménager l'E40 en deux phases successives.

La première phase consiste en une réappropriation de deux bandes de circulation dans le sens de l'entrée de ville en vue d'y développer un nouvel espace public, sans apporter de modifications majeures à l'infrastructure actuelle. Les îlots séparateurs et les bermes centrales sont maintenus quasiment tels quels, de nouvelles limites sont posées entre voies de circulation et espace public, une nouvelle signalisation ainsi que du marquage au sol sont mis en place pour orienter au mieux, dès la limite régionale, les usagers et éviter au mieux les changements de bande, source de congestion supplémentaire.

En effet, contrairement à ce que l'on pourrait croire, douze bandes de circulation ne favorisent pas nécessairement la fluidité du trafic, comme l'a relevé Mme de Groote. De plus, lorsqu'on passe de quatre à six puis à douze bandes, on a tendance à accélérer avant de devoir freiner. C'est tout cet excès d'espace qui contribue à rendre le trafic moins fluide.

Mais, bien évidemment, cela nécessitera aussi le déclassement préalable de l'autoroute.

de Brusselaars hun toekomst in eigen handen nemen.

Une deuxième phase, portant plus spécifiquement sur l'infrastructure, consiste en la réorganisation de l'ensemble des bandes de circulation, en ce compris une réduction physique de la largeur des bandes, accompagnant l'objectif de réduction des vitesses et un travail sur les îlots séparateurs de la berme centrale. Cette phase aboutira donc à terme à une réduction à quatre voies dans les deux sens.

Force est de constater que les villes vont évoluer. Lorsque la majorité des véhicules seront électriques, habiter le long et à proximité des autoroutes ne sera plus vécu comme une fatalité, parce que le cadre environnemental ne laissera plus transparaître que l'intérêt de l'accessibilité. La vision que nous portons est une vision d'avenir. Les quartiers que nous allons développer vont devenir presque aussi agréables que ceux situés le long du canal.

(Rumeurs)

Les ambitions ne sont aucunement revues à la baisse, la position du gouvernement n'ayant pas varié d'un iota depuis les dernières analyses mobilité et objectivations réalisées dans le cadre de la présente étude "Parkway de Bruxelles".

Comme telle, la réduction à trois bandes de circulation n'a jamais été annoncée par le gouvernement.

L'espace public à réaliser le long de l'E40 a pour vocation première de développer un nouveau réseau de mobilité douce dans le quartier, permettant notamment de mettre en connexion les quartiers Communautés-Marcel Thiry aux quartiers Diamant-Plasky, et de renforcer encore l'accessibilité au futur pôle Mediapark.

C'est aussi l'occasion, et ceci a notamment été objectivé en concertation avec l'administration flamande, de concrétiser une ligne performante du RER-vélo.

Enfin, l'ambition est de créer un nouveau quartier.

La manière dont la Région bruxelloise est perçue par les autres entités est en tout cas symptomatique. Lorsque le gouvernement flamand a décidé de réaménager le ring, nous l'avons invité à se concerter avec nous et il nous a

répondu de nous occuper de nos affaires. Notre réaction a été de nous demander : pour qui se prennent-ils ?

Mme de Groote, vous avez bien fait de préciser à nouveau la position du CdH bruxellois, car j'ai lu des déclarations de ministres régionaux de la mobilité - y compris wallons -, qui s'inquiétaient. Je leur ai répondu : "C'est quand même extraordinaire : est-ce que je m'inquiète de l'Oosterweel à Anvers, qui semble prendre l'eau - c'est le cas de le dire -, en tout cas pour cette législature ?"

J'ai vraiment le sentiment qu'à chaque fois que Bruxelles veut faire quelque chose, une espèce de fantasme de la cogestion bruxelloise se fait jour. Ce que je retiens sur le plan politique, c'est que l'on puisse passer un jour à une autre vision de nos institutions. J'aimerais alors que tous les partis bruxellois soient sur la même longueur d'onde et ne fassent pas chorus avec ceux qui hurlent à chaque fois que les Bruxellois prennent leur destin en main.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Ik beschik over andere cijfers. Ik las dat als de werken doorgaan zoals gepland, de verkeerscongestie wel degelijk zal verdubbelen in de Montgomerywijk.*

De Montgomerywijk ging aan de maandenlange sluiting van de tunnel ten onder. Bedrijven, handelaars en buurtsbewoners haalden opgelucht adem, toen hij weer openging. In een residentiële wijk is het voor de levenskwaliteit van de bewoners belangrijk dat ze geen uur in de file moeten staan om in of uit hun wijk te geraken.

Ik kom later terug op dit dossier, want verschillende wijken en gemeenten werden het slachtoffer van de te late uitvoering van de werkzaamheden. De losgekomen betonnen plaat was zelfs levensgevaarlijk voor de tunnelgebruikers.

De gevolgen van de beslissing van de regering voor de Montgomerywijk moeten duidelijk zijn.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- J'entends que le gouvernement débattra demain de ce dossier. Les chiffres dont je dispose ne correspondent pas à ceux que vous avez cités. J'ai lu que, dans l'hypothèse où les travaux étaient réalisés tels que prévus, les taux de congestion à Montgomery passeraient à 135% en journée et à 110% en soirée, soit le double du trafic actuel.

Le quartier Montgomery, qui concerne Woluwe-Saint-Lambert, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek, a été littéralement massacré par la fermeture du tunnel pendant de nombreux mois. Interrogez les entreprises, commerçants et habitants riverains, et vous apprendrez que la réouverture de ce tunnel leur a permis de vivre à nouveau et d'échapper un peu à la pollution. Il s'agit de quartiers résidentiels et la qualité de vie consiste aussi à pouvoir entrer et sortir de son quartier sans faire la file pendant une heure.

Je reviendrai sur ce dossier, car il concerne trois ou quatre communes et des quartiers sensibles qui ont été massacrés par manque de prévision et de

Voor de rest ben ik het niet met u eens. De huidige federale regering wenst een metropotane gemeenschap, maar het zijn de gewesten die er deel van uitmaken en bijgevolg overeenkomsten moeten sluiten. Als het ene gewest wel iets wil en het andere niet, dan valt dit niet onder mijn bevoegdheid.

De MR staat positief tegenover het project. Een oplossing voor Brussel zal uit de metropotane gemeenschap moeten komen, maar daarvoor is een intergewestelijk akkoord nodig. Ik denk niet dat ik daarvoor enige verantwoordelijkheid draag.

travaux. Je rappelle que la dalle en béton sur le point de se détacher à fait courir un risque mortel aux usagers.

Il faut que les conséquences de cette décision sur le quartier Montgomery soient clairement identifiées.

Pour le reste, nous ne serons pas d'accord. Même si chacun peut un peu faire tourner la roue, je rappelle que la communauté métropolitaine a été voulue par le gouvernement fédéral actuel et qu'en l'espèce, elle est constituée jusqu'à présent par les Régions et non par le niveau fédéral. Ce sont les Régions qui doivent conclure des accords entre elles. Si une Région veut quelque chose et qu'une autre ne le veut pas, ce n'est pas de ma compétence. Que chacun regarde dans son jardin.

En ce qui nous concerne, nous sommes extrêmement favorables à ce projet. Nous savons que la solution autour de Bruxelles passe par la communauté métropolitaine. Cela suppose un accord interrégional et je ne pense pas porter à cet égard de responsabilités, qu'elles soient directes ou non. Je voulais simplement le rappeler.

De voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (in het Frans).- *Meer dan tien jaar al staat dit project in de steigers. Het wordt gedragen door de omwonenden, de buurtcomités en de drie betrokken gemeenten. Zelf wilt u dit plan zo snel mogelijk uitvoeren.*

De wijk wordt van noord naar zuid door de E40 doorsneden en van oost naar west door de Reyerslaan. Dankzij het project zal de zone een stedelijk karakter krijgen, wat goed is voor de ontwikkeling van nieuwe wijken en activiteiten, terwijl verplaatsingen er minder met de auto, maar meer met alternatieve middelen zullen gebeuren. Daarom moet u dringend werk maken van dit dossier.

Dit project en deze stadsvisie moeten meer aandacht krijgen. Het Brussels Gewest moet de andere gewesten er bewust van maken dat een aantrekkelijker Brussel met een grotere internationale uitstraling ook positief is voor hun

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

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Monsieur le ministre-président, je me réjouis de votre réponse, ainsi que de la prise de parole du groupe cdH qui confirme qu'il s'inscrit dans ce grand projet pour la Région. Cela fait plus de dix ans qu'on y réfléchit et qu'on y travaille. C'est une demande portée par les riverains, les comités d'habitants et les trois communes concernées. C'est un vrai projet, avec une vraie vision de la ville, et j'entends qu'on avance le plus vite possible dans cette direction.

Ce quartier est fortement marqué par des césures urbaines fortes, comme l'E40 qui coupe les quartiers Nord et Sud, et le boulevard Reyers qui scinde les quartiers Est et Ouest.

Ce projet vise à créer de l'urbanité dans toute cette zone. Cette urbanité est propice au développement de nouveaux quartiers et de nouvelles activités dans le respect des enjeux de mobilité, car ceux-ci sont essentiels au développement de la ville. Or, nous devons nous inscrire dans une mobilité

ontwikkeling.

De metropolytane gemeenschap is niet, zoals de heer De Wolf beweert, louter een kwestie van overleg tussen gewesten. De federale regering is ook een partner van die gemeenschap, als het over mobiliteit gaat. Het is jammer dat de federale regering geen initiatief neemt om met de gewesten rond de tafel te gaan zitten en samen te werken aan de verwezenlijking van de metropolytane gemeenschap en het welslagen van haar projecten.

moderne telle qu'elle se développe dans toutes les grandes villes qui réussissent aujourd'hui, à savoir une mobilité qui sait contenir et contrôler la voiture, tout en développant des formes alternatives de mobilité. Je vous presse donc d'agir dans ce dossier.

On a besoin d'améliorer encore davantage la pédagogie autour de ce projet et de cette vision de la ville. En effet, le développement bien pensé de quartiers de Bruxelles et de toute cette zone Est de la ville, cette vision d'une mobilité moderne, ce retour d'attractivité urbaine dans des quartiers sont évidemment positifs pour Bruxelles et les Bruxellois, mais aussi pour la Belgique tout entière. Nous devrions mieux le faire comprendre aux Régions voisines et aux partenaires qui y sont, car c'est aussi bon pour leur propre développement. Eux aussi ont besoin d'un Bruxelles qui gagne en attractivité et en image internationale.

Enfin, la communauté métropolitaine - que nous appelons tous de nos vœux, car c'est un endroit où nous pourrions régler en bonne concertation toutes ces questions - n'est pas seulement, comme le dit M. De Wolf, un dialogue horizontal de Région à Région. En effet, le niveau fédéral est également partenaire de cette communauté en tant que maître d'enjeux liés à la mobilité : chemin de fer, RER, transport aérien. Se voiler la face en disant : "que les deux Régions s'entendent et que le niveau fédéral ne s'en occupe plus" est l'abandon par le niveau fédéral d'un projet qu'il a voulu porter. Je regrette qu'il ne prenne pas l'initiative de réunir les Régions autour de lui pour faire progresser ce projet de communauté métropolitaine et pour travailler de concert à la réussite de ses projets.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb een opmerking over de studie over het Meiserplein die onvoltooid is gebleven. In de commissie van 29 juni 2016 zei minister Smet dat die studie niet was afgewerkt en dat ze bijgevolg niet aan de commissieleden kon worden bezorgd. U zegt echter dat die studie wel degelijk klaar is. Ik verwacht dan ook dat u ze aan de parlementsleden bezorgt. Naar aanleiding van dit dossier blijkt duidelijk dat de regering een ernstig

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Concernant l'étude sur la place Meiser, le ministre Smet a déclaré en commission du 29 juin 2016 qu'elle n'était pas terminée et ne pouvait dès lors être transmise aux commissaires. Or, puisque vous dites que cette étude est prête, j'attends de votre part que vous la communiquiez aux parlementaires.

Je peux comprendre que vous jugiez que le reste

communicatieprobleem heeft.

Ik kan begrijpen dat u vindt dat de rest van het land zich niet met de beslissingen van het Brussels Gewest moet bemoeien, en dat de federale en de Vlaamse beleidsmakers de Brusselse mobiliteitsdossiers niet mee moeten bestieren. Het Brussels Gewest is immers autonoom.

Het grote probleem is echter dat u slecht over het dossier communiceert. Wanneer er binnen uw eigen meerderheid kritiek weerklankt over de chaos waartoe het project Parkway-E40 zal leiden, vraag ik me af wat de rest van het land wel over het Brussels Gewest moet denken. Als zelfs de leden van de meerderheid het oneens zijn over de gevolgen van uw beslissingen, hoe moet dat dan bij buitenstaanders overkomen? U moet dringend iets aan uw communicatiestijl doen.

U communiceert niet alleen slecht, u communiceert ook te weinig. Over de werkzaamheden aan de Ring wordt bijvoorbeeld duidelijk gecommuniceerd door de Vlaamse overheid, onder meer met behulp van een filmpje. De Vlaamse administratie heeft de plannen ook uitgelegd aan de Brusselse gemeenten.

U moet daaruit leren dat Brussel als hoofdstad niet eenzijdig beslissingen mag nemen, maar dat ze moet overleggen en ook duidelijk en openlijk communiceren over de beslissingen die ze neemt. Als u daar al mee zou beginnen, zou u meer begrip krijgen.

Over het project Parkway-E40 staat in het richtschema van 2010 dat de vlotte doorstroming van het verkeer de eerste doelstelling blijft, en dat het project daar weinig impact op zal hebben. Wanneer je vandaag via de E40 de stad binnentreedt, zijn er plots veel meer rijstroken. De schrapping van een aantal van die rijstroken is dus een optimalisatiemaatregel waarvoor ik alle begrip heb.

U zegt dat er sinds 2015 nieuwe gegevens vorhanden zijn. Waarom communiceert u daar dan niet over, zodat de burger de impact van de maatregel beter kan inschatten? Uw radiostilte werkt niet geruststellend, zeker als uw eigen meerderheidspartners olie op het vuur gooien.

du pays n'a pas à se mêler des décisions de la Région bruxelloise, effectivement autonome. Toutefois, vous communiquez mal sur le dossier. Quand on entend, au sein même de votre majorité, des critiques dénonçant le chaos qu'engendrera le projet Parkway-E40, je me demande ce que le reste du pays doit penser de la Région bruxelloise.

En plus de communiquer mal, vous communiquez trop peu. En tant que capitale, Bruxelles ne peut prendre de décisions unilatérales. La concertation est essentielle.

Concernant le projet Parkway-E40, le schéma directeur de 2010 indique que la fluidité du trafic reste l'objectif premier et que le projet aura peu d'impact à ce niveau. La suppression de certaines bandes de circulation, actuellement très nombreuses sur l'autoroute E40 à l'entrée de la ville, y est présentée comme une mesure d'optimisation, ce que je comprends parfaitement.

Vous dites que de nouvelles données sont disponibles depuis 2015. Pourquoi ne communiquez-vous pas à ce sujet, afin que le citoyen puisse mieux évaluer l'effet de la mesure ?

Vous n'avez pas répondu à l'une de mes questions et je me demande si ce n'est pas dû aux dissensions au sein de votre majorité. Le Plan régional de développement durable (PRDD) évoque un rétrécissement des six principales voies d'accès vers Bruxelles en vue d'une diminution du trafic de 20%.

Dans le même temps, vous annoncez, d'ici 2020-2025, 25.000 places de parking de transit. D'ici la fin de cette législature, environ 2.000 places auront été créées, ce qui est très éloigné des 10.000 prévues.

Quelles voies d'accès souhaitez-vous rétrécir ? L'objectif est-il d'y parvenir d'ici 2025 ?

Le schéma directeur de 2010 prévoit l'uniformisation du tarif de stationnement dans l'ensemble de la Région. Cette mesure est supposée avoir un effet sur le trafic. Or nous savons que ce tarif uniforme ne verra pas le jour, car chaque commune n'en fait qu'à sa tête. Les conditions préalables à l'exécution d'une telle mesure ne sont donc pas réunies. Si le

Overleg is werkelijk noodzakelijk. Minister Smet en Vlaams minister Weyts overleggen bijvoorbeeld uitvoerig over de Ring.

Brussel kan het zich als hoofdstad niet permitteren om niet met de rest van het land samen te werken. Uiteraard kan het gewest zelf beslissingen nemen, maar overleg is aangewezen.

U hebt een van mijn vragen niet beantwoord, en ik vraag me af of de onenigheid binnen de meerderheid daar misschien iets mee te maken heeft. In het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) is er sprake van een versmalling van de zes belangrijkste invalswegen naar Brussel. De doorstroming moet er met 20% dalen.

Tegelijkertijd moeten er tegen 2020-2025 25.000 plaatsen op overstapparkings komen. Dat lijkt me erg hooggegrepen. Tegen het einde van deze regeerperiode zullen er ongeveer 2.000 parkeerplaatsen gerealiseerd zijn, en dus zeker niet de geplande 10.000.

Welke invalswegen wenst u te versmallen? Is het de bedoeling om dat tegen 2025 te doen? Met de studie over het project Parkway-E40 wordt duidelijk een optimalisatie beoogd. Het is de bedoeling om het verkeer er vlotter te laten doorstromen, maar ook om ruimte te maken voor bussen en fietsen. Iedereen kan begrijpen dat zoiets een goed idee is.

In het richtschema van 2010 staat dat er een algemeen parkeertarief voor het hele gewest zal worden ingevoerd, en dat die maatregel het verkeer zal beïnvloeden. Vandaag weten we dat dat algemene parkeertarief voor het hele gewest er niet komt. Iedere gemeente doet namelijk haar eigen zin. Aan de randvoorwaarden voor de uitvoering van zo'n maatregel is niet voldaan. Zolang niet het Brussels Gewest, maar de negentien gemeenten de knoop doorhakken over dergelijke aangelegenheden, is er geen vooruitgang mogelijk.

Als de regering zich beperkt tot het versmallen van wegen, creëert ze alleen chaos en biedt ze geen alternatieven aan.

gouvernement se limite à rétrécir les voiries, il ne fera que créer le chaos sans offrir de solutions.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (*in het Frans*).- *Er moeten gratis P+R's buiten het gewest komen. De federale overheid maakt die parkings nu betalend en legt er geen meer aan. Dat is verontrustend. Forenzen zijn zeker welkom in Brussel, maar liever niet met de auto.*

M. Fabian Maingain (DéFI).- Il y a un aspect que vous avez évoqué et qu'il faudra réaliser : les parkings de dissuasion à l'extérieur de Bruxelles, qui doivent évidemment être gratuits. Il faut continuer à s'inquiéter de certaines décisions du gouvernement fédéral de rendre ces parkings payants ou de ne pas les réaliser. On ne peut pas continuer à dire, comme dans les autres Régions, qu'on ne veut pas que Bruxelles prenne son destin en main, tout en ne faisant pas les aménagements nécessaires pour les navetteurs, qui ont toute leur place à Bruxelles, mais ne peuvent plus aujourd'hui continuer à y venir exclusivement en voiture.

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (*in het Frans*).- *Ik ben blij dat ik de burgemeester van Schaerbeek kon geruststellen. Het gaat in de eerste plaats om een herinrichting.*

(*Rumoer*)

Nog niet zo lang geleden waren er plannen om de VRT naar Mechelen te verhuizen. Het mediacluster en de wijk rond de Kolonel Bourgstraat zijn belangrijk.

Blijkbaar wordt er morgen beslist over de tunnelmonden van Meiser en Montgomery.

Het is duidelijk dat de projecten niet los van elkaar kunnen worden gezien. Uit de studies blijkt duidelijk dat er vanaf zes rijvakken een flessenhals ontstaat, hoewel dit niet logisch lijkt. Deze redenering zou ook kunnen opgaan voor de tunnelmonden.

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Je suis heureuse d'avoir pu rassurer le bourgmestre de Schaerbeek. Il s'agit avant tout d'un réaménagement urbain.

(*Rumeurs*)

Il y a peu encore, certains évoquaient de déplacer la VRT à Mechelen... La cité des médias et le réaménagement du quartier autour de la rue Colonel Bourg ne sont pas négligeables.

J'entends que la décision relative aux trémies à Meiser et Montgomery sera prise demain.

Il paraît évident qu'on ne peut dissocier les deux dossiers. L'un peut aider à la réflexion concernant l'autre. De même, il ressort clairement des études que c'est au moment où l'on passe à six bandes sur l'autoroute qu'il y a soudain un engorgement. Cela paraît contre-intuitif, mais c'est pourtant ainsi. Ce même type de raisonnement en termes de mobilité peut également s'appliquer sur les trémies. Ne serait-il pas opportun, même si cela paraît une fois encore comme contre-intuitif, de faire la même chose sous les trémies ?

M. Vincent De Wolf (MR).- On le fait déjà sous le viaduc d'Auderghem. Depuis qu'on est passé de 2 à 1 bande, on ne bouge plus du tout. Il est évident qu'il est plus facile de circuler sur une bande que sur deux !

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Sinds de weg onder het viaduct van Oudergem werd versmald van twee rijvakken naar een, staat het verkeer er constant stil.*

Mme Julie de Groote (cdH).- Faisons confiance à ceux qui sont les professionnels dans ce dossier !

twee dossiers samen aanpakken, want er is duidelijk een verband.

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik weet nog altijd niet waarom er vier rijvakken naar de stad behouden blijven, terwijl er maar drie waren gepland. Drie rijvakken verwerken 6.000 auto's per uur, terwijl er nu hooguit 3.800 rijdende. Dat blijkt uit de hoorzittingen met de experts.*

We zouden moeten weten of de files bij het in- of uitrijden van de stad ontstaan. Als dat bij het inrijden is, zie ik het verband met dit dossier niet. Als het bij het uitrijden is, zijn er ook nog andere mogelijkheden dan een verbreding van de tunnels.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *We kunnen het debat eindeloos overdoen. Misschien komen er 3,5 rijvakken. We moeten rekening houden met de veiligheidsmarge en de stedenbouwkundige ontwikkeling van de buurt. Aangezien die elementen kunnen evolueren, mogen we geen onomkeerbare beslissingen nemen.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

**TOT DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET**

Par ailleurs, il faut lier les deux dossiers, car on ne peut pas dire qu'il n'y a aucune corrélation entre les deux dossiers. Il faudra donc gérer la coordination entre les deux.

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Je n'ai toujours pas entendu pourquoi quatre bandes étaient finalement conservées à l'entrée de la ville au lieu des trois bandes qui étaient initialement prévues. Trois bandes représentent 6.000 véhicules par heure, soit près de 2 véhicules par seconde, alors qu'on en est à 3.800 véhicules maximum actuellement. C'est ce qui ressort des auditions des experts.

Concernant les trémies, il serait également intéressant de comprendre si l'enjeu se situe à la sortie de la ville et si des problèmes et blocages éventuels doivent être résolus à la sortie ou à l'entrée de la ville. Si c'est à l'entrée, je ne perçois pas bien le rapport avec le dossier qui nous occupe. Si c'est à la sortie, c'est un peu plus compréhensible, mais des solutions autres que l'élargissement des tunnels peuvent être trouvées.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- On pourrait relancer le débat sans fin... Dans les faits, ce sera peut-être plutôt 3,5. Il y a deux aspects à prendre en compte : la marge de sécurité et le développement urbain du quartier. Mais ces éléments sont faits pour évoluer. En fait, il ne faut plus rendre les choses irréversibles. C'est ainsi que nous devons travailler en matière de développement urbain et de mobilité, car on sait qu'à terme, cela va changer.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD VERSTRAETE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS

PLAATSELIJKE TERRITORIALE STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de opstart van stadsvernieuwingscontracten (SVC)".

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Recent waren op sociale media berichten te lezen over de start van de stadsvernieuwingscontracten. Op het internet is een uitnodiging te vinden om aan een eerste vergadering deel te nemen. Daar zullen de geselecteerde adviesbureaus meteen hun analyse en diagnose met betrekking tot de geselecteerde zones en de mogelijke projecten voorstellen. In de uitnodiging staat ook dat er in het voorjaar van 2017 een openbaar onderzoek komt.

Omdat de website over de SVC's zeer karg is met informatie en geen concrete inhoud bevat, is het zeer moeilijk om je goed over de zaak te informeren.

In september 2016 werd de ordonnantie met betrekking tot de SVC's door het parlement aangenomen. De regering heeft er bijzonder snel werk van gemaakt en selecteerde al een aantal adviesbureaus. Velen waren verrast dat er al zo snel werkvergaderingen werden georganiseerd. Zelfs mensen uit de betrokken wijken hadden de informatie niet op tijd gezien en waren dus niet op de hoogte. Ze waren verrast dat er al analyses en mogelijke projecten werden voorgesteld. Zo ontstaat de indruk dat de regering die projecten al had klaarliggen.

Kunt ons vandaag misschien zeggen hoe de vork aan de steel zit? Kunt u de tijdslijn voor de SVC's tot vandaag en voor de komende jaren toelichten?

Wanneer werden de adviesbureaus opgeroepen om deel te nemen? Wanneer werden ze geselecteerd? Wanneer was hun studiewerk klaar? Wie werd

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,

concernant "le lancement des contrats de rénovation urbaine (CRU)".

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- Les médias sociaux ont diffusé récemment une invitation à participer à une première réunion sur le lancement des contrats de rénovation urbaine (CRU). Les bureaux d'études sélectionnés sont censés y présenter leur analyse des périmètres choisis, ainsi que les projets potentiels. L'invitation ajoute qu'une enquête publique est prévue au printemps 2017.

Il est très difficile d'obtenir des informations sur les CRU. Le site web qui leur est dédié est avare de contenu.

Après l'approbation de l'ordonnance sur les CRU par le parlement en septembre 2016, le gouvernement a tout de suite sélectionné plusieurs bureaux d'études et lancé des réunions de quartier avec une telle rapidité que les citoyens, même au sein des quartiers concernés, ont raté l'information et furent finalement surpris que des analyses et des projets potentiels soient déjà présentés. L'impression suscitée par cette démarche est que le gouvernement a présenté des projets qui étaient déjà prêts dans ses tiroirs.

Qu'en est-il ? Quelle est la ligne du temps des CRU jusqu'à ce jour et pour les prochaines années ?

Quand les bureaux d'études ont-ils été invités à participer ? Quand ont-ils été sélectionnés ? Quand ont-ils achevé leur travail ? Qui a été invité aux assemblées générales et combien de gens y ont-ils participé ?

uitgenodigd voor de algemene vergaderingen? Hoeveel mensen zijn daadwerkelijk komen opdagen?

Bestonden de projecten die werden voorgesteld in het kader van de SVC's al eerder? Of gaat het hoofdzakelijk om nieuwe projecten die werden opgesteld door de geselecteerde adviesbureaus? Als dat zo is, hebben die wel bijzonder snel gewerkt.

Wat wordt er voorgesteld voor de SVC's Citroën-Vergote en Brabant-Noord-Sint-Lazarus?

In welke mate kan de participatie van de bewoners werkelijk invloed hebben op de uiteindelijke inhoud van de programma's? We hebben daar in deze commissie lang over gediscussieerd en zijn tot een waardevolle consensus gekomen tussen oppositie en meerderheid. Nu is de vraag: wat is het concrete resultaat? Hoe werd het SVC Citroën-Vergote bijvoorbeeld aangepast naar aanleiding van de algemene werkvergadering? Kunnen bewoners tijdens zo'n vergadering ook zelf projecten voorstellen?

Hoe worden de gemeentebesturen bij de SVC's betrokken? Hoe krijgen ze inspraak in de uitwerking en de selectie van de projecten? Hoe gaat dat in zijn werk voor het SVC Brabant-Noord-Sint-Lazarus?

Op dit moment ziet het ernaar uit dat de inspraak naar aloude gewoonte wordt beperkt tot een soort tegenspraak in het kader van voorstellen die gepresenteerd worden in het kader van een openbaar onderzoek.

Welke bijkomende maatregelen bent u van plan te nemen om Brusselaars meer inspraak te geven, nog voordat het openbaar onderzoek over een project georganiseerd wordt? Komt er bijvoorbeeld een website met gedetailleerde informatie over de mogelijke projecten en de bijhorende middelen per SVC? Zou het geen goed idee zijn om inspraak te organiseren via het internet?

De ordonnantie bood de regering de mogelijkheid om bijkomende randvoorwaarden vast te leggen, onder meer ten behoeve van een betere organisatie van de participatie. Wat is er op dat vlak in

Les projets présentés existaient-ils déjà auparavant ou s'agit-il de nouveaux projets proposés par les bureaux d'études sélectionnés ? Si c'est le cas, ils ont travaillé particulièrement vite.

Quelles sont les propositions pour les CRU Citroën-Vergote et Brabant-Nord-Saint-Lazare ?

Dans quelle mesure la participation des habitants, qui a fait l'objet de longues discussions entre majorité et opposition au sein de cette commission, a-t-elle réellement influencé le contenu des programmes ? Les habitants ont-ils eu la possibilité de présenter eux-mêmes des projets lors des réunions ?

Comment les communes sont-elles impliquées dans la réalisation et la sélection des CRU ? Comment cela fonctionne-t-il pour le CRU Brabant-Nord-Saint-Lazare ?

Il semble que la participation se limite, comme par le passé, à la possibilité d'émettre des objections vis-à-vis de projets présentés dans le cadre d'une enquête publique.

Quelles mesures supplémentaires envisagez-vous pour permettre aux Bruxellois de s'exprimer davantage, avant même l'organisation de l'enquête publique ? Leur participation pourrait être organisée via internet.

L'ordonnance donnait au gouvernement la possibilité de fixer des conditions supplémentaires, notamment pour garantir une meilleure participation. Que préparez-vous sur ce plan ?

La réforme des institutions bruxelloises de rénovation urbaine, qui n'a, pour l'instant, pas amené à une centralisation des informations sur un site web unique, n'aide pas les citoyens à s'y retrouver. Comment le gouvernement compte-t-il les informer de manière claire et accessible une fois la réforme achevée ?

voorbereiding?

De hervorming van de Brusselse instellingen voor stadsontwikkeling heeft de Brusselaar niet echt geholpen om zijn weg naar de juiste informatie te vinden. Perspective.brussels heeft een eigen website, terwijl die van het ATO, de wijkcontracten, de SVC's enzovoort allemaal afzonderlijk blijven voortbestaan. Hoe zal de regering, na de ingrijpende hervorming van de instellingen, de burgers op een overzichtelijke en toegankelijke manier informeren?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ook ik heb vragen in verband met de uitvoering van de ordonnantie die we in september goedkeurden, nadat we een aantal aspecten in verband met inspraak bij de stadsvernieuwingcontracten bij amendement hadden verbeterd.*

De Centra voor Stadsvernieuwing gingen onderussen van start en een aantal algemene vergaderingen werd belegd en vinden nog plaats. Welke werd uitgenodigd? Op welke manier?

Nemen de economische en sociale actoren aan het overleg deel? Hoe stimuleert u inspraak bij de uitwerking van het programma? Er werd al een project voorgesteld, maar hoe verloopt het overleg met het middenveld in de SVC's?

Voor grote projecten zou er in een aantal gevallen een inspraakprocedure lopen. Werden er al dergelijke projecten vastgelegd en werd de inspraakprocedure gestart? Als dat niet het geval is, hoe wilt u dan garanderen dat die procedure wordt ingevoerd?

Discussion

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Je me joins aux questions de M. Verstraete sur la mise en œuvre de l'ordonnance que nous avons votée en septembre, grâce à des amendements oraux, une grande première, et des amendements écrits concertés entre majorité et opposition et déposés par le gouvernement et par des parlementaires.

Le texte a évolué et nous avons renforcé les aspects de participation, surtout dans les contrats de rénovation urbaine, où cette participation est plus difficile à mettre en œuvre, vu leur échelle.

À présent, les Centres de rénovation urbaine (CRU) sont sur les rails et un certain nombre d'assemblées générales de périmètres ont été convoquées et continuent à l'être. Quels sont les acteurs autour de la table ? Comment ont-ils été conviés à participer ? Pour être moi-même résident dans un périmètre, j'ai reçu à l'époque une petite invitation dans ma boîte aux lettres.

Je n'ai pas pu assister à l'assemblée générale, mais j'en ai lu le procès-verbal.

Qu'en est-il des acteurs économiques et sociaux, notamment, de chacun de ces périmètres ? Qu'est-il prévu pour stimuler la dynamique participative dans l'élaboration du programme ? Un projet a été présenté, mais comment sera organisée la concertation avec les acteurs de terrain pour les divers CRU ?

De voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (*in het Frans*).- *De stadsvernieuwingscontracten zijn een wetgevende realiteit, nu de projecten officieel zijn gestart en de adviesbureaus met de plaatselijke betrokkenen en de buurtbewoners samenkommen, omdat er ten minste een algemene vergadering moet plaatsvinden.*

Ik heb de indruk dat er sprake is van enige vertraging. Is er ruimte voor verbetering?

Wat vindt u van de inspraak die Groen, Ecolo en het middenveld zo na aan het hart ligt? SVC's beslaan meestal ruime gebieden met erg verschillende wijken.

Een van de ambities is de verbinding van stadsdelen. Volstaat een algemene vergadering om die ambitie waar te maken en verenigingen die wijkprojecten steunen, samen te brengen? Sommige zijn niet bekend, maar kunnen wel een pertinente diagnose van hun wijk maken.

Neem het Flageyplein in Elsene: een project dat van bovenaf opgelegd wordt, leidt vaak tot discussies en problemen, waardoor het project een nieuwe start moet krijgen.

De bedoeling van de SVC's was alle gewestelijke krachten op een grondgebied met bijzondere noden gecoördineerd te mobiliseren. Slagen ze daarin?

Bepaalde instellingen vallen uiteraard onder de bevoegdheid van het gewest. Samen met het Brussels Planningbureau en Brussel Mobiliteit of de MIVB brengt dit in uitvoering.

Zullen de SVC's een omwenteling in de ambities van de wijken teweegbrengen? Zullen ze projecten

Un amendement au texte prévoit que dans une série de cas, les projets de plus grande ampleur seront soumis à des processus participatifs. Dans les divers CRU, de tels projets ont-ils déjà été clairement identifiés et des processus participatifs ont-ils été lancés ? Dans la négative, que prévoyez-vous pour que tel soit le cas lorsque ces grands projets auront été identifiés.

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

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Les CRU sont désormais une réalité législative puisque les projets sont lancés officiellement et les bureaux d'études sont allés à la rencontre des acteurs locaux et des habitants dans le cadre d'au minimum une assemblée générale par CRU.

J'ai quelque peu le sentiment que les CRU sont en retard sur le calendrier annoncé ou rêvé. C'est souvent le cas lorsqu'il s'agit de nouveaux projets. Ce n'est sans doute pas dramatique. S'agit-il de maladies de jeunesse ? Il est parfois difficile d'accrocher les wagons à la locomotive afin que le train puisse démarrer et le faire conformément à l'horaire prévu. Estimez-vous que certains aspects sont améliorables quant aux ambitions affichées et au calendrier prévu, et ce, compte tenu de la poursuite de la mise en œuvre des projets ?

Avez-vous déjà une appréciation à porter sur la participation, fort évoquée par Groen et Ecolo, des acteurs de terrain : habitants, associations, porteurs de projet dans les quartiers ? Les CRU ont pour caractéristique de porter sur de très vastes territoires, lesquels comprennent parfois plusieurs quartiers, parfois disparates, aux ambiances radicalement différentes et comportant des césures urbaines qui les isolent ou les distinguent les uns des autres.

C'est bien une ambition des CRU que de relier des morceaux de la ville, de recréer une urbanité à travers de larges territoires parfois trop peu intégrés. Le simple fonctionnement avec une assemblée générale permet-il d'aller à la rencontre de ces enjeux, des associations, des groupes, connus ou non, qui portent de projets dans les quartiers ? Même s'ils ne se manifestent pas, certains sont souvent porteurs d'un juste diagnostic ou du moins de leur vérité du quartier, souvent

sneller op gang brengen? Projecten met spoorinfrastructuur moeten rekening houden met Infrabel. Andere projecten worden geconfronteerd met de gigantische achterstand in de programmatie van Beliris.

Het succes van de SVC's zal afhangen van de samenwerking tussen de buurtbewoners en bedrijven, maar ook van de manier waarop het gewest omgaat met de stad. Ik heb niet de indruk dat de instellingen die ik oopsomde, gecoördineerd samenwerken.

pertinente pour réaliser des projets de qualité.

On le voit dans la mise en œuvre de projets en Région bruxelloise comme l'aménagement de la place Flagey à Ixelles : quand on débarque avec un projet qui vient d'en haut, on se heurte parfois aux discussions et aux réalités de terrain, qui imposent de reprendre le projet à zéro faute de n'y avoir pas assez associé les forces vives du quartier.

Il me semblait qu'une des ambitions du CRU était de mobiliser de manière coordonnée toutes les forces régionales sur un territoire qui a des besoins et des problématiques particulières. Avez-vous, à ce stade, le sentiment que le CRU permet suffisamment de mobiliser les différents intervenants publics qui agissent sur le territoire de la Région bruxelloise ?

Évidemment, des organes dépendant de la Région. Vous mettez cela en œuvre avec le Bureau bruxellois de planification (BBP), qui est la structure de planification et d'opérationnalisation de la vision planificatrice de la ville, mais il y a aussi Bruxelles Mobilité - qui est un autre pan de l'administration régionale et a des projets propres en matière de mobilité, de voiries ou d'itinéraires cyclables, qui visent aussi à relier des quartiers -, ou la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), agence régionale associée aux travaux.

Ce qu'on va mettre en place dans les CRU parviendra-t-il à modifier des ambitions classiques à travers les quartiers ?

Il y a Infrabel, parce que ces quartiers peuvent comprendre une gare ou des voies de chemin de fer qui peuvent avoir un impact fort sur la dynamique de rénovation de ces quartiers. Il y a Beliris, dont la programmation prend des retards et des lenteurs gigantesques par rapport aux ambitions.

La présence d'un CRU va-t-elle pouvoir activer plus rapidement des projets ? Les projets des CRU pourront-ils s'inscrire dans la temporalité particulière des CRU ? Le succès des CRU dépendra de l'association entre les habitants et les forces vives locales, mais aussi et surtout de l'ensemble des manières dont la Région agit sur la

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (*in het Frans*).- *Voor het cdH is het zeer belangrijk dat de burger inspraak krijgt in de SVC's. Tijdens de algemene vergaderingen werd er fel gediscussieerd over de ordonnantie voor stedelijke herwaardering.*

Die algemene vergaderingen moeten plaatsvinden, zodra het project is uitgewerkt. Vonden ze al voor alle projecten plaats? Met welk resultaat?

Stedelijke herwaardering mag niet beperkt blijven tot de wijkcontracten. Ze moet verder gaan dan huisvesting en een ander stedelijk weefsel opleveren. Brengen de algemene vergaderingen en de inspraak ons dichter bij de doelstelling van de ordonnantie?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- In april 2016 selecteerde de Brusselse regering vijf adviesbureaus voor de eerste reeks stadsvernieuwingscontracten (SVC's). Die bureaus hebben de eerste twee fases voor die contracten afgerond, namelijk de beschrijving van de huidige toestand en het opstellen van de diagnose.

Op dit ogenblik loopt de derde fase, waarin bepaald wordt welke projecten deel zullen uitmaken van de SVC's. Momenteel wordt het milieueffectenrapport opgesteld. De regering zal de definitieve programma's in de loop van 2017 goedkeuren.

Er vonden al vijf algemene vergaderingen plaats. De uitnodigingen werden per brief aan de betrokken bewoners bezorgd. Elke algemene vergadering werd door een honderdtal mensen bijgewoond. De programma's van de eerste reeks

ville. J'ai cité une série d'opérateurs institutionnels et j'ai l'impression qu'ils ne sont pas suffisamment coordonnés ou investis.

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Vous savez combien nous insistions sur la participation citoyenne à ces CRU. Les assemblées générales du périmètre d'ensemble, rassemblant citoyens, associations, parties prenantes, etc., ont fait l'objet de vives discussions lorsqu'on a adopté l'ordonnance dite de revitalisation urbaine.

Ces assemblées générales sont censées se réunir dès la conception du projet. Se sont-elles déjà réunies pour chaque projet ? Le cas échéant, quel a été le fruit de ces réunions ?

Effectivement, la revitalisation urbaine ne peut se limiter aux contrats de quartier : nous avons tous œuvré pour un autre maillage, un autre tissu urbain, au-delà des aspects du bâti et du logement. Ces assemblées générales et cette participation de l'ensemble des forces vives ont-elles renforcé l'objectif de notre ordonnance ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président (*en néerlandais*).- *En avril 2016, le gouvernement a désigné les cinq bureaux d'études pour la première série de CRU. Ils ont achevé les deux premières phases de leur tâche : la description de la situation existante et l'établissement d'un diagnostic.*

La troisième phase, celle du choix des projets, est en cours. Le rapport d'incidences sur l'environnement est en train d'être rédigé. Le gouvernement approuvera les programmes définitifs dans le courant de l'année 2017.

Cinq assemblées générales ont déjà été organisées. Les invitations ont été envoyées par courrier aux habitants concernés. Une centaine de personnes ont assisté à chaque réunion. Les programmes de la première série de CRU, dont le CRU Citroën-Vergote, sont à l'étude. Les bureaux

SVC's, waaronder het contract Citroën-Vergote, worden momenteel bestudeerd. De adviesbureaus kregen de opdracht om de zones waarin de contracten liggen te onderzoeken en mogelijke ingrepen voor te stellen, zodat er een programma kan worden opgesteld. Daarvoor krijgen de adviesbureaus hulp van het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling (GCTO).

Voor de opmaak van de programma's werken de adviesbureaus nauw samen met de bewoners, de spelers op het terrein, de gemeenten en de gewestelijke partners. Er vinden allerlei samenkomsten plaats: vergaderingen op het terrein, wandeltochten, bilaterale contacten en algemene vergaderingen.

De adviesbureaus hebben de bewoners geraadpleegd tijdens de eerste en tweede fase van de uitwerking van het programma. Daarna worden de bewoners ook geraadpleegd tijdens de algemene vergaderingen en tijdens de openbare onderzoeken. Ook de overlegcommissies bieden ruimte voor dialoog.

Elke gemeente waar een SVC volledig of gedeeltelijk wordt uitgevoerd, mag twee vertegenwoordigers afvaardigen naar de vergaderingen van het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling (GCTO), dat advies verstrekt. De gemeenten worden ook uitgenodigd voor de algemene vergaderingen. Ze kunnen zich door twee afgevaardigden laten vertegenwoordigen. Zodra de projecten voor een SVC zijn vastgelegd, kunnen de gemeenten aan de regering projecten voorstellen ter bevordering van de maatschappelijke cohesie en het gemeenschapsleven. Daarbij moeten ze rekening houden met de diagnose en de vastgelegde prioriteiten.

De procedure voor het openbaar onderzoek wordt geregeld door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 23 november 1993 betreffende de openbare onderzoeken en de speciale regels van openbaarmaking inzake stedenbouw en leefmilieu. Voor informatie over de SVC's kan iedereen terecht op de website wijken.brussels. De informatie op die website wordt aangevuld telkens er een fase in een programma afgewerkt is.

De inspraak bij de SVC's wordt op twee niveaus

d'études ont été chargés d'analyser le périmètre des contrats et de proposer des interventions, afin de pouvoir fixer un programme. Ils sont en cela aidés par le Comité régional de développement territorial (CRDT).

L'étroite collaboration entre les bureaux d'études et les habitants, les acteurs de terrain, les communes et les partenaires régionaux donne lieu à toutes sortes de réunions.

Les habitants ont été consultés lors des deux premières phases de l'élaboration du programme. Ils sont également consultés lors des assemblées générales et peuvent s'exprimer lors des enquêtes publiques et des commissions de concertation.

Chaque commune dont le territoire est situé en tout ou en partie dans le périmètre d'un CRU peut envoyer deux représentants aux réunions du CRDT, qui émet des avis. Les communes sont également invitées à participer avec deux représentants aux assemblées générales. En outre, dès l'établissement des projets de CRU, elles peuvent proposer au gouvernement des initiatives favorisant la cohésion sociale et la vie collective, en tenant compte du diagnostic et des priorités fixées.

La procédure d'enquête publique est réglementée par l'arrêté relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement du 23 novembre 1993. Des informations sur les CRU sont disponibles sur le site quartiers.brussels, alimenté à chaque phase de l'élaboration d'un programme.

La participation est prévue à deux niveaux : au sein du périmètre dans sa globalité, et pour chaque initiative distincte. Dans le périmètre, elle s'organise via les assemblées générales et via une vaste campagne d'information générale. Afin de permettre une réelle participation, 10% des moyens de chaque initiative sont consacrés à la coordination, la participation et la communication. Chaque porteur de projet peut donc y affecter 10% du budget. L'ordonnance ajoute ainsi une forme supplémentaire de participation aux méthodes habituelles.

Lorsque l'estimation globale du budget d'un projet dépasse la moitié du seuil européen pour la

geregeld, namelijk binnen de hele zone en voor elk afzonderlijk initiatief. De inspraak binnen de zone wordt georganiseerd aan de hand van algemene vergaderingen en een grootschalige algemene informatiecampagne. Om te zorgen voor volwaardige inspraak, wordt 10% van de middelen voor ieder initiatief gebruikt voor de financiering van de coördinatie, de inspraak en de communicatie. De organisator van een project mag dus 10% van de middelen daaraan besteden. De ordonnantie met betrekking tot de SVC's zorgt dus voor een bijkomende vorm van inspraak, naast de gebruikelijke participatiemethoden.

Als de voor het project geraamde middelen hoger zijn dan de helft van de door Europa bepaalde drempelprijs voor de uitvoering van werken, moet de begunstigde bij de start van de ontwerp fase en tijdens de uitvoering van de werken een inspraakmoment voor de omwonenden organiseren. De buurtbewoners moeten tijdens zo'n inspraakmoment concrete informatie krijgen. Bovendien moet de indiener van het project overleg plegen met de omwonenden en met de betrokken sociale en economische instanties. Hij kan daarnaast een stuurgroep oprichten, die hij samenroept wanneer hij dat nodig acht.

De hervorming van de instellingen moet leiden tot meer samenhang en overzichtelijkheid. Ten eerste zijn er de besturen en cellen die zich bezighouden met statistieken, sociaal-economische gegevens en strategische en reglementaire territoriale planning, die onder perspective.brussels vallen. Daarnaast is er de instelling die zich buigt over de territoriale ontwikkeling, de stedenbouw en het erfgoed, met name Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO).

(verder in het Frans)

Inspraak kan voor SVC's niet op dezelfde manier georganiseerd worden als voor de klassieke wijkcontracten. Daarom werden er voor elk project afzonderlijke overlegstructuren opgezet.

Wat betreft het inschakelen van de actoren, zal ik bij de adviesbureaus en de betrokkenen nagaan of ze op dezelfde lijn zitten.

Na 2,5 jaar talmen, heeft de federale regering in een koninklijk besluit eindelijk de aanstelling van de gewestelijke bestuurders van de NMBS en

réalisation de travaux, le bénéficiaire doit organiser, dès le début de la réflexion et durant l'exécution des travaux, une participation citoyenne offrant une information concrète aux citoyens ainsi qu'une concertation avec les riverains et les acteurs sociaux et économiques concernés. L'initiateur du projet peut aussi mettre en place un comité de pilotage.

La réforme des institutions doit amener plus de cohérence et de lisibilité. D'une part, différentes administrations et cellules, qui dépendent de perspective.brussels, sont chargées de la statistique, des données socio-économiques et de la planification stratégique et réglementaire du territoire. D'autre part, Bruxelles Développement urbain s'occupe du développement territorial, de l'urbanisme et du patrimoine.

(poursuivant en français)

Nous avons mis en œuvre la participation dans l'esprit de ce que nous avions débattu dans cette enceinte, afin d'assurer à la fois une cohérence globale et une déclinaison projet par projet à partir d'un certain seuil pour pallier l'écueil lié à la taille du projet. Il est clair en effet que la participation ne s'envisage pas de la même manière entre les contrats de quartier classiques et les contrats de rénovation urbaine. Il fallait donc créer des îlots de concertation spécifique dans la mise en œuvre de chaque projet.

En ce qui concerne la mobilisation des acteurs, je demanderai un retour d'informations aux bureaux d'études et aux acteurs concernés afin de m'assurer que tout le monde est bien sur la même longueur d'onde.

L'État fédéral a enfin confirmé par arrêté royal la désignation des administrateurs régionaux auprès de la SNCB et d'Infrabel, après deux ans et demi d'attente. La Région dispose enfin d'un administrateur au sein d'Infrabel, ce qui n'est pas négligeable au regard de nos objectifs et du périmètre que nous visons. Beliris est un acteur qui a évolué.

Infrabel bevestigt. Gezien de doelstellingen die het Brussels Gewest nastreeft, is dit een goede zaak. Beliris is geëvolueerd.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) (in het Frans).- Het is in elk geval een van de actoren.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- Om politieke redenen is Beliris een stuk minder vrij in zijn handelen dan vroeger. U sprak over administratieve moeilijkheden. Ik zal inlichtingen inwinnen over de inschakeling van andere gewestelijke actoren.

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U bevestigt dat er voldoende mogelijkheden zijn om inspraak te organiseren en dat u zich zult houden aan de ordonnantie ter zake. Nu moet u ervoor zorgen dat die inspraak in de praktijk ook echt werkt. Enkel door daadwerkelijk aandacht te besteden aan inspraak, kunnen we projecten realiseren die door de bevolking worden gedragen en gewaardeerd.

U zei dat er a priori enkel rekening wordt gehouden met de bewoners van de zone waarin een SVC wordt uitgevoerd. Is het niet zinvoller om naar een bredere betrokkenheid te streven? De sociale media en het internet bieden legio interessante mogelijkheden.

Verwacht u dat de Europese drempelprijzen overschreden zullen worden? Wordt de regel met betrekking tot die drempel toegepast of is dat moeilijk in te schatten?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Het is nog te vroeg om die vraag te beantwoorden, maar ik denk van wel.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Staat u achter het idee om via internet en dergelijke breder overleg te organiseren?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Internet is voor iedereen bereikbaar, maar actieve participatie is nog iets anders.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- C'est en tout cas un acteur.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Beliris a été est un acteur relativement fluide, mais il l'est de moins en moins pour des raisons politiques. C'est la réalité belge. Vous évoquez, pour votre part, des difficultés administratives. Néanmoins, je vais m'enquérir de la mobilisation des autres acteurs régionaux.

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- Vous confirmez que, formellement, les possibilités de participation ne manquent pas et que vous vous en tiendrez à l'ordonnance sur ce plan. Mais vous devez veiller à ce que la participation fonctionne vraiment pour que les projets soient portés et appréciés par la population.

Ne faudrait-il pas viser une implication plus large que celle des seuls habitants d'un périmètre de CRU ? Internet offre des possibilités intéressantes à cet égard.

Pensez-vous que le seuil européen sera dépassé dans le cadre de ces projets, ou la règle sera-t-elle respectée ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- Il est encore tôt pour le dire, mais je pense qu'elle le sera.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- Que pensez-vous de l'idée d'organiser une concertation plus large via internet ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- Internet est accessible à chacun, mais la participation active, c'est autre chose.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mensen kunnen via die weg toch gewoon voorstellen doen?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Ik zal erover nadenken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

TOT 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 NETHEID,

betreffende "de petitie van het kamerdeelplatform Airbnb gericht tegen de Brusselse regels voor toeristische logies".

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Airbnb startte vorige maand een grootschalige internetpetitie tegen de Brusselse regels in verband met toeristische kamerverhuur en de strikte voorwaarden die het Brussels Gewest in dat verband oplegt.

De sector wil dat er in de regelgeving een onderscheid gemaakt wordt tussen wie tijdens de vakantie zijn of haar woonst verhuurt en mensen die op professionele basis kamers verhuren. De Brusselse regering plant echter pas twee jaar na de invoering van de nieuwe regelgeving een evaluatie. Volgens de media voert het gewest

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Les gens pourraient faire des propositions par ce biais.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *J'y réfléchirai.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

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,

concernant "la pétition de la plateforme de partage de logements Airbnb contre les règles bruxelloises en matière d'hébergement touristique".

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- *Le mois dernier, Airbnb a lancé, sur internet, une grande pétition contre les conditions strictes imposées par la Région bruxelloise pour la location d'hébergements touristiques.*

Le secteur veut que la réglementation établisse une distinction entre les personnes qui louent leur habitation durant leurs vacances et celles qui louent des chambres sur une base professionnelle. Une évaluation de la réglementation bruxelloise n'est prévue que deux ans après son entrée en vigueur, mais dans l'intervalle, le nombre de

intussen ook steeds meer controles uit. De boetes voor overtredingen variëren van 250 tot 25.000 euro.

De N-VA zei eerder al dat ze de Brusselse regeling voor de kamerverhuur aan toeristen te complex vindt, te verwarring en buiten alle proportie. De Brusselse regels staan in schril contrast met de Vlaamse benadering, waar mensen van start kunnen gaan met het verhuren van logies op Airbnb na een eenvoudige aanmelding bij Toerisme Vlaanderen. In Vlaanderen gaat het als volgt: eerst registreren, daarna controleren.

Sommige mensen hebben ontdekt dat verhuren via Airbnb erg lucratief kan zijn en huren of kopen daarom meerdere appartementen om ze vervolgens via Airbnb te verhuren. Mensen die zich dat kunnen permitteren, hebben meer geld en middelen om de ingewikkelde aanvraagprocedure te doorlopen dan gemiddelde particulieren, die door de administratieve rompslomp geneigd zijn af te haken.

Hoeveel vergunningsaanvragen werden er voor de deadline van 23 juli 2016 ingediend? Kunt u de cijfers geven voor elke gemeente? Kunt u ook de cijfers geven voor de stad Brussel en daarbij een onderscheid maken tussen de Vijfhoek en de overige wijken? Dat is relevant omdat het Brussels Gewest en de stad Brussel uit uiteenlopende biotopen bestaan.

Kunt u ook het onderscheid maken tussen de verschillende soorten verblijven, namelijk hotels, aparthotels, kamerverhuur bij bewoners thuis, toerismeverblijven, gemeubileerde vakantiewoningen, verblijfscentra voor sociaal toerisme en kampeerterreinen?

Zijn er al controles uitgevoerd? Zijn er al boetes opgelegd?

Hoeveel vergunningsaanvragen werden er eigenlijk ingediend? Ik kan me moeilijk voorstellen dat er voor elk van de bij benadering 7.000 bekende Airbnb-adressen een vergunning is aangevraagd. Is de nieuwe regeling niet overdreven ingewikkeld, waardoor ze aanleiding geeft tot een ondergronds circuit van kamerverhuur aan toeristen?

Aangezien de nieuwe regeling ook de gemiddelde

contrôles augmente, avec des amendes considérables à la clé.

La N-VA a déjà affirmé qu'elle jugeait la réglementation bruxelloise trop complexe, prêtant à confusion et disproportionnée. C'est tout le contraire de l'approche de la Flandre, où il suffit de s'inscrire pour proposer des hébergements et où les contrôles ont lieu a posteriori.

Comprenant le potentiel lucratif du système Airbnb, certaines personnes louent ou achètent des biens pour ne les consacrer qu'à ce type d'utilisation. Elles disposent de plus de moyens pour assumer la procédure complexe de demande que de simples particuliers effrayés par les paperasseries.

Combien de demandes d'autorisation ont-elles été introduites avant l'échéance du 23 juillet 2016 ? Avez-vous des chiffres pour chaque commune et pour la Ville de Bruxelles, en distinguant le Pentagone de ses autres quartiers ?

Pouvez-vous également faire une distinction entre les différentes sortes d'hébergement (hôtels, chambres chez l'habitant, maisons de vacances...) ?

Des contrôles ont-ils déjà été effectués et des amendes infligées ?

Combien de demandes d'autorisation ont-elles été introduites ? J'ai du mal à imaginer que ce fut le cas pour les quelque 7.000 adresses Airbnb connues dans la Région. La complexité de la nouvelle réglementation ne risque-t-elle pas de créer un circuit clandestin de location de chambres aux touristes ?

Puisque cette réglementation effraie le simple particulier, il est sans doute indiqué de l'évaluer et de la corriger plus rapidement.

particulier afschrikt, is het wellicht aangewezen om ze al sneller te evalueren en bij te sturen.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het aanbod van Airbnb blijft groeien, ook in het Brussels Gewest. Niet alleen particulieren, maar ook professionals gebruiken meer en meer het platform.*

Het is normaal dat er alternatieven voor hotels opduiken. Verblijven bij particulieren kunnen interessant zijn, als ze goed omkaderd zijn. Tijdens de besprekking van de ordonnantie betreffende het toeristisch logies en de uitvoeringsbesluiten ervan, stelde Ecolo dat de voorafgaande vergunningen om een kamer via een platform te mogen verhuren, zoals de stedenbouwkundige conformiteitsattesten en het bewijs van goed gedrag buitensporig zijn, omdat het gewest niet in staat is om ze te controleren.

Is regelgeving op basis van de ordonnantie wel mogelijk? Het aantal logies op de website van Airbnb dat niet aan de verplichtingen voldoet, laat vermoeden dat dit niet het geval is.

De ordonnantie voorziet in een beperking van de inkomsten en van het aantal dagen dat een woning via een dergelijk platform mag worden verhuurd. Bovendien moet de verhuurder van een woning er zijn hoofdverblijfplaats hebben.

De bewoner mag zijn woning geheel of gedeeltelijk gedurende een beperkte periode verhuren, bijvoorbeeld wanneer hij op reis is of tijdelijk niet in zijn woning verblijft. Daarvoor moet het gewest over de verblijfsgegevens van Airbnb beschikken, want het kan misschien wel vaststellen dat een woning werd verhuurd, maar niet voor welke periode.

U zei eerder dat u geen gegevens wilde opvragen bij Airbnb. Blijkbaar hebt u uw standpunt aangepast, toen er over de ordonnantie betreffende de belasting van toeristische logies

Discussion

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Le développement d'Airbnb ne semble pas vouloir s'arrêter, puisque le nombre d'annonces sur son site ne cesse de croître, y compris en Région bruxelloise. Des personnes mettent en location, par ce biais, des appartements ou logements complets tout au long de l'année, mais l'on constate que des professionnels de l'hébergement touristique utilisent aussi cette plate-forme. Il s'agit là de dérives qui ont tendances à s'accentuer.

Par ailleurs, il est normal que la Région cherche à développer des modes d'hébergement touristique alternatifs à ceux proposés par les hôtels. Les hébergements chez l'habitant sont, à ce titre, intéressants s'ils sont normalement encadrés. Dans le cadre de la discussion autour de l'ordonnance sur l'hébergement touristique et ses arrêtés d'application, nous avions insisté sur le fait que les autorisations préalables à la mise en location d'une chambre, par Airbnb ou toute autre plate-forme, comme le certificat de conformité urbanistique et le certificat de bonnes vie et mœurs, étaient excessives. Elles sont excessives, car disproportionnées par rapport à l'enjeu, mais aussi par rapport à la capacité de la Région de contrôler l'application de ses propres réglementations.

Votre ordonnance permet-elle une quelconque régulation ? Le site d'Airbnb semble démontrer le contraire, puisque de plus en plus de logements qui ne satisfont pas à ces obligations y sont mis en location.

Nous plaidons pour que, de manière stricte - mais c'est déjà prévu dans l'ordonnance - il y ait un plafonnement du nombre de jours de mise en location via ce type de plate-forme, ainsi que des revenus, et l'obligation, pour les personnes qui mettent en location, de résider de manière effective dans le lieu et d'y être domiciliées.

werd gestemd. Tijdens het vorige debat in deze commissie zei u nog dat het om federale materie ging, terwijl andere steden en gewesten die belasting al innen. Ecolo is blij met die aanpassing van de ordonnantie, waardoor het gewest Airbnb kan verplichten een aantal gegevens te bezorgen. De amendementen die Ecolo daartoe heeft ingediend, werden gesteund door de meerderheid en goedgekeurd.

Hoe stemt u het belastingbeleid voor verhuur via Airbnb, het toerismebeleid en de uitvoering van de ordonnantie op elkaar af?

Dans ce cas, elles peuvent, en toute légitimité, mettre en location une partie de leur logement, par exemple une chambre résiduaire, soit l'ensemble de leur logement mais pendant une période limitée de l'année, par exemple quand elles sont parties à l'étranger ou ne résident pas, de manière transitoire ou temporaire, dans leur logement.

Cela suppose néanmoins de pouvoir accéder aux données d'occupation d'Airbnb. En effet, si la Région peut éventuellement constater qu'un logement est mis en location, comment pourrait-elle connaître le nombre précis de jours location ?

Précédemment, vous aviez signalé que vous ne vouliez pas solliciter un certain nombre de données auprès d'Airbnb. Il semble que le positionnement régional ait un peu changé à cet égard à l'occasion du vote, fin décembre, de l'ordonnance relative à la taxation de l'hébergement touristique.

En effet, lors du précédent débat que j'avais initié à ce sujet au sein de cette commission, il n'était pas question pour vous de taxer ces logements mis en location via Airbnb. Selon vous, il s'agissait d'une matière fédérale, alors que d'autres villes et Régions le font déjà dans le cadre des compétences qui leur sont dévolues. Nous nous réjouissons de cette évolution dans l'ordonnance de taxation, qui nous permettra d'obliger Airbnb à fournir un certain nombre de données. Nous avons déposé des amendements en ce sens, qui ont été soutenus par la majorité et finalement votés.

Comment votre politique de taxation - notamment concernant les locations Airbnb -, votre politique touristique et la mise en œuvre de cette ordonnance vont-elles maintenant s'articuler ?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- Het parlement keurde de ordonnantie unaniem goed. De besluiten die we nu nemen, sluiten daarbij aan.

Ik heb van bij het begin gezegd dat de ordonnantie op een bepaald moment moet worden geëvalueerd en indien nodig aangepast.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il ne faut pas parler de la mise en œuvre de "notre" ordonnance puisqu'elle a été votée à l'unanimité de ce parlement. Les arrêtés que nous prenons s'inscrivent dans l'ordonnance telle qu'elle a été votée et dans l'esprit de celle-ci.

De même, nous disons depuis le début que l'ordonnance sera soumise à une évaluation. Nous

(verder in het Nederlands)

U stelt een vraag naar aanleiding van de petitie van Airbnb tegen de Brusselse regelgeving met betrekking tot toeristische logies. De sector zou erop hebben aangedrongen dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen uitbaters die hun verblijf verhuren tijdens hun eigen vakantieperiode en professionele verhuurders. U vraagt me om daar cijfers over te geven. Ik zal u een aantal gegevens van de administratie bezorgen.

U brandmerkt de Brusselse regelgeving als complex en buitensporig en stelt dat ze in schril contrast staat met de benadering van het Vlaams Gewest, waar het volstaat dat een uitbater zich aammeldt bij Toerisme Vlaanderen om van start te gaan met zijn activiteit. U zegt dat Vlaanderen het principe hanteert dat verhuurders zich eerst moeten registreren en pas later gecontroleerd kunnen worden. Ik zal daar zo dadelijk op reageren.

U stelt ook een vraag over het aantal vergunningsaanvragen dat in elke gemeente werd ingediend voor de deadline van 23 juni 2016. Voordat ik antwoord, wil ik eerst iets verduidelijken. Het gaat niet om de aanvraag van een vergunning, maar wel om een registratie van toeristische logies. Die nuance is van belang.

Om een registratienummer te krijgen, moeten zowel de uitbater als de logies aan een aantal criteria voldoen met betrekking tot de veiligheid en het comfort van de toeristen. De toekenning van een registratienummer gaat echter niet gepaard met een controle. De geldende wetgeving bepaalt dat die controle achteraf gebeurt, binnen een termijn van twaalf maanden na de toekenning van het registratienummer. Onze werkwijze lijkt dus op die van het Vlaams Gewest.

Daarnaast wijs ik erop dat de deadline van 23 juli 2016 gold voor de overgangsmaatregelen en uitsluitend van toepassing was op uitbaters die reeds actief waren voor de inwerkingtreding van de ordonnantie op 24 april 2016. Tot 23 juli 2016 hadden zij de mogelijkheid om een termijn van twaalf maanden aan te vragen waarin ze hun activiteit als verhuurder van toeristische logies konden registreren. De cijfers gaan over die specifieke aanvragen en slaan dus niet op alle

ne la réaliserons pas au fur et à mesure, au risque d'avoir un texte en perpétuelle évolution. Nous avons dit que nous ferions une évaluation à un moment donné et que, le cas échéant, des modifications législatives seraient apportées.

(poursuivant en néerlandais)

Vous m'interpellez au sujet de la pétition lancée par Airbnb contre la réglementation bruxelloise en matière d'hébergement touristique. Le secteur aurait insisté pour qu'une distinction soit faite entre ceux qui louent leur propre habitation pendant leurs vacances et ceux qui en font une activité professionnelle. Voici les données chiffrées que m'a transmises mon administration à ce sujet.

Vous qualifiez la réglementation bruxelloise de complexe et disproportionnée, en contraste avec l'approche de la Région flamande. En Flandre, l'exploitant d'un hébergement Airbnb peut démarrer son activité après s'être simplement signalé auprès de Toerisme Vlaanderen. Je vous répondrai tout de suite sur ce point précis.

Concernant votre question sur le nombre de demandes d'autorisation introduites par commune avant le 23 juillet 2016, je préciserai tout d'abord qu'il ne s'agit pas à proprement parler de demandes d'autorisation, mais bien d'enregistrements d'une activité d'hébergement touristique.

La nuance a toute son importance car, s'il est correct que tant l'exploitant que l'hébergement doivent répondre à un certain nombre de critères de sécurité et de confort pour l'obtention d'un numéro d'enregistrement, l'octroi de ce numéro ne se fait pas sur la base d'un contrôle. La législation prévoit que ce contrôle n'est réalisé qu'ex-post, dans les douze mois qui suivent l'octroi du numéro d'enregistrement. Notre méthode de travail s'apparente donc à celle de la Flandre.

L'échéance du 23 juillet s'inscrivait dans le cadre des mesures transitoires et concernait exclusivement les exploitants actifs avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance, le 24 avril 2016. Jusqu'au 23 juillet dernier, ils avaient la possibilité de demander un délai de douze mois

toeristische logies die bij de administratie bekend zijn. Het betreft bijvoorbeeld de logies die zijn erkend door de Franse Gemeenschapscommissie en de Vlaamse Gemeenschap. Volgens de beschikbare cijfers zijn dat er 284. De geldende wetgeving laat daar een overgangsmaatregel met een looptijd van twee jaar mee gepaard gaan. Ik zal u de tabellen met cijfers nog bezorgen.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Hoeveel aanvragen werden in totaal ingediend?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- In totaal werden 1.912 aanvragen voor de overgangsmaatregel ingediend. Ik wijs erop dat het gaat om het aantal aanvragen en niet om het aantal toeristische logies. Een aanvraagdossier voor een specifiek adres geldt voor alle logies van dezelfde categorie die door dezelfde exploitant worden uitgebaat. Zo is er voor een uitbater die op een bepaald adres meerdere toeristische verblijven uitbaat, slechts een dossier. Als de uitgebate logies daarentegen tot verschillende categorieën behoren, is er een dossier voor elke afzonderlijke categorie.

De 1.912 aanvragen mogen niet worden opgevat als 1.912 eenheden van toeristische logies. De administratie beschikt momenteel evenwel niet over voldoende informatie om het aantal eenheden van toeristisch logies nauwkeurig te berekenen aangezien het niet verplicht is die informatie te bezorgen om gebruik te kunnen maken van de overgangsmaatregel.

Ik zal u de gegevens over de aanvragen per gemeente bezorgen. Daaruit blijkt dat meer dan de helft van de aanvragen werd ingediend voor een logement dat zich in Brussel-Stad bevindt. Binnen Brussel-Stad komt twee derde van de aanvragen uit de Vijfhoek, de straten in de omgeving van de Louizalaan en de Europese wijk. Bij nagenoeg alle aanvragen gaat het om gemeubileerde vakantiewoningen en toerismeverblijven.

Voor hotels en verblijven bij particulieren gelden de overgangsmaatregelen voor door de Franse Gemeenschapscommissie en de Vlaamse Gemeenschap erkende verblijven. De reacties op de huidige wetgeving komen zoals verwacht van

pour enregistrer leur activité. Les chiffres concernent ces demandes spécifiques et ne représentent donc pas l'ensemble des hébergements touristiques connus auprès de l'administration. Il s'agit notamment des 284 hébergements reconnus par la Commission communautaire française (Cocof) et la Communauté flamande, auxquels la législation en vigueur accorde une mesure transitoire de deux ans.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- *Combien de demandes ont-elles été introduites au total ?*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Quelque 1.912 demandes ont été introduites dans le cadre de la mesure transitoire. Il s'agit du nombre de demandes et non du nombre d'unités d'hébergement touristique. En effet, un dossier de demande correspond, pour une adresse donnée, à l'ensemble des hébergements de même catégorie exploités par un même exploitant. Celui qui exploite plusieurs résidences à une même adresse se voit donc attribuer un seul dossier, mais si les hébergements exploités sont de catégories différentes, il y aura autant de dossiers que de catégories.*

À ce stade, l'administration ne dispose pas d'informations suffisantes pour chiffrer le nombre d'unités d'hébergement touristique, cette donnée ne devant pas être transmise pour bénéficier de la mesure transitoire.

Il ressort de la ventilation des demandes par commune que plus de la moitié des demandes concernent des hébergements situés sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Parmi eux, deux tiers se situent dans le Pentagone, le quartier Louise et le quartier européen. Il s'agit presque exclusivement de résidences et de meublés de tourisme.

Les mesures transitoires pour les hébergements reconnus par la Cocof et la Communauté flamande sont en vigueur pour les hôtels et les hébergements chez l'habitant. Sans surprise, les réactions à la réglementation actuelle viennent des hébergements situés dans la zone grise.

Certains exploitants ont fait savoir qu'ils voulaient

de uitbaters van verblijven die zich in de grijze zone bevinden.

Bepaalde uitbaters lieten weten dat ze van kortetermijnverhuur op langetermijnverhuur willen overschakelen, anderen wensen hun activiteit stop te zetten.

Daarnaast is het aantal in december 2016 ingediende voorafgaande aangiften goed voor een kwart van alle voorafgaande aangiften die werden ingediend sinds de wet van kracht werd. Dat heeft ongetwijfeld te maken met de informatie die het gewest verspreidde, de begeleiding die uitbaters van de administratie krijgen en het feit dat er inspecties worden uitgevoerd. De administratie verwacht bovendien dat de aanvragen vlot zullen blijven binnenlopen.

De controles gingen op 16 november 2016 van start. Daarvoor werden zes inspecteurs in dienst genomen of intern overgeplaatst binnen de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB). Zij gingen tussen 1 augustus en 1 december 2016 bij de economische inspectie aan de slag. Ze kregen om te beginnen een opleiding over de reglementering, terwijl ze verder meewerkten aan de opstelling van de gedetailleerde procedure en verantwoordelijk waren voor de rechtszekerheid van het onderzoek.

Vijf inspecteurs hadden nog geen ervaring op het terrein. Zij voerden hun eerste inspecties, eind vorig jaar, dan ook uit onder toezicht van een ervaren inspecteur.

Door die individuele coaching konden er in november en december 2016 maar weinig controles worden uitgevoerd. Niettemin werden er tussen 16 november 2016 en 31 december 2016 116 onderzoeken geopend. Ik wijs er nogmaals op dat één dossier overeenstemt met één of meerdere logies van dezelfde categorie op hetzelfde adres.

De onderzoeken betreffen stuk voor stuk ongeregistreerde toeristische logies. De Directie Economische Inspectie gaat in 2017 van start met de controle van reeds geregistreerde toeristische logies, die gecontroleerd moeten worden binnen een termijn van twaalf maanden na registratie.

De 116 onderzoeken leidden tot 127 inspectie-

passer de la location à court terme à la location à long terme. D'autres veulent arrêter leur activité.

Par ailleurs, le nombre de déclarations préalables introduites en décembre 2016 représente un quart de l'ensemble des déclarations préalables introduites depuis l'entrée en vigueur de la législation. La diffusion d'informations, l'accompagnement des exploitants par l'administration et la présence d'inspecteurs sur le terrain n'y sont certainement pas étrangers. L'administration escompte encore un flux soutenu de demandes.

Les contrôles ont débuté le 16 novembre 2016. Six inspecteurs ont été recrutés ou transférés par mobilité interne au Service public régional de Bruxelles (SPRB) à cette fin. Cinq d'entre eux n'avaient pas d'expérience de terrain. Ils ont donc effectué leurs premières inspections sous la supervision d'un inspecteur expérimenté.

Ce coaching individuel a eu pour conséquence de limiter la fréquence des contrôles en novembre et décembre 2016. Quelque 116 dossiers d'enquête ont cependant été ouverts.

Ces dossiers concernent tous des hébergements touristiques non enregistrés. La Direction de l'inspection économique entamera en 2017 le contrôle des hébergements touristiques déjà enregistrés, qui doivent être contrôlés dans les douze mois de leur enregistrement.

Ces 116 enquêtes ont donné lieu à 127 visites sur place et 56 avertissements ont été délivrés. L'ordonnance ne prévoit pas formellement cette procédure d'avertissement, qui a cependant l'avantage d'octroyer à l'exploitant en infraction la possibilité de se mettre en règle avant la verbalisation. Cette souplesse nous semblait souhaitable dans les premiers mois de l'entrée en vigueur de la réglementation. Le système d'avertissement est toutefois appelé à disparaître.

Au 31 décembre 2016, deux procès-verbaux avaient été dressés. Ils ont été transmis à la Direction de la coordination et des finances de Bruxelles Économie et Emploi, chargée des amendes, qui n'a pas encore tranché sur ces deux cas.

bezoeken. De Directie Economische Inspectie heeft 56 waarschuwingen gegeven. De ordonnantie voorziet niet formeel in deze waarschuwingsprocedure, maar ze biedt het voordeel dat de overtredende uitbater de mogelijkheid krijgt zich in regel te stellen voordat er een proces-verbaal wordt opgesteld. Het leek ons belangrijk dat tijdens de eerste maanden na de inwerkingtreding van de regelgeving de nodige soepelheid aan de dag wordt gelegd. Uiteindelijk zal het waarschuwingsysteem verdwijnen. We mogen immers niet vervallen in een toestand waarbij de uitbaters een waarschuwing afwachten om over te gaan tot registratie bij de administratie.

Op 31 december 2016 waren twee processen-verbaal opgesteld die werden doorgestuurd naar de dienst voor administratieve boetes van de Directie Coördinatie en Financiën van Brussel Economie en Werkgelegenheid, zodat die de overtreders een boete kan opleggen. Rekening houdend met de procedure voor het opleggen van een administratieve boete, heeft de genoemde directie tot dusver nog niet beslist om sancties op te leggen, maar de dossiers zijn nog niet gesloten.

Naar aanleiding van een bezoek van de economische inspectie hebben 44 niet-geregistreerde uitbaters hun online advertentie verwijderd. Nog eens 23 uitbaters dienden een verzoek tot registratie in om aan de regelgeving te voldoen.

Bij de start van het jaar 2017 moest de economische inspectie nog 516 niet-geregistreerde logies controleren.

Het antwoord op uw vraag in verband met de verhouding van het aantal dossiers dat wordt ingediend bij de administratie ten opzichte van het aantal Airbnb-adressen kunt u afleiden uit mijn eerdere antwoorden.

Een dossier gaat soms over veel meer dan een enkel toeristisch logies. De wetgeving voorziet in overgangsmaatregelen die tot twee jaar kunnen duren voor bepaalde verblijven.

U interpelleert mij over deze materie terwijl de wetgeving nauwelijks twee maanden van kracht is. We moeten tevreden zijn met de bereikte resultaten en stellen vast dat een duidelijke

À la suite de la visite de l'Inspection économique, 44 exploitants non enregistrés ont supprimé leur annonce en ligne, et 23 exploitants ont introduit une demande d'enregistrement pour se conformer à la réglementation.

Au début de l'année 2017, l'inspection économique devait encore contrôler 516 hébergements non enregistrés.

Je vous ai déjà fourni des éléments en réponse à votre question sur la différence entre le nombre de dossiers introduits auprès de l'administration et le nombre d'adresses Airbnb. Pour rappel, un dossier peut représenter bien plus qu'une seule unité d'hébergement touristique et des mesures transitoires de deux ans sont prévues pour certains hébergements.

Vous êtes manifestement convaincu que les chiffres que vous demandez seront mauvais et que la législation introduite est défective, puisque vous suggérez que l'évaluation prévue après deux ans soit réalisée dans les prochains mois. Je ne partage pas cette vision, estimant une évaluation nécessaire, mais pas si vite.

toename van het aantal registratieaanvragen werd vastgesteld in december 2016.

U bent er blijkbaar van overtuigd dat de cijfers die u opvraagt, wel moeten tegenvallen. Hoewel u die cijfers niet kent, beweert u in uw eerste vraag dat de ingevoerde wetgeving niet werkt en suggereert u om de evaluatie, die gepland werd over twee jaar, al in de komende maanden plaats te laten vinden. Gezien mijn antwoorden op uw vragen lijkt het mij echter niet nodig om het tijdschema aan te passen.

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ik waardeer het uitvoerige en duidelijke antwoord en stel het ook op prijs dat u me cijfers zult bezorgen. Die zijn zeer nuttig. Ik zal ze heel goed bestuderen en er misschien nog een vraag over stellen.

Ik ben echter nog steeds bezorgd over de moeizame procedure. U maakt de vergelijking met Vlaanderen en stelt dat de controle ook in Brussel pas achteraf gebeurt, na de registratie. Dat neemt niet weg dat de aanvraagprocedure in Brussel veel logger is. Ik vraag me af of dat nodig is, zeker voor occasionele verhuurders. Op dit ogenblik valt onmogelijk na te gaan hoeveel verhuurders die in het verleden al via Airbnb verhuurden, een regularisatieaanvraag hebben ingediend om in aanmerking te komen voor de overgangsmaatregel. Een deel heeft zich alleszins niet geregistreerd. Wellicht zijn er nog veel meer verhuurders die zich niet laten registreren. Het zou jammer zijn als de gewone particulieren werden aangeschrikt door de procedure omdat ze dan worden benadeeld ten aanzien van professionele verhuurders die het systeem niet gebruiken waarvoor het oorspronkelijk was bedoeld.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dat is het probleem. Professionele verhuurders beschikken over veel middelen. Dat is nu eenmaal de realiteit van het Airbnb-systeem.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Het gaat erom of de procedure al dan niet te complex is. Is die logge procedure nodig voor occasionele verhuurders? Iemand die met vakantie vertrekt en

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- Merci pour cette réponse complète et claire, ainsi que pour votre promesse de me fournir les chiffres. Je les étudierai pour éventuellement vous réinterroger.

La procédure de demande continue à me préoccuper, car elle est beaucoup plus lourde à Bruxelles qu'en Flandre. Est-ce bien nécessaire, surtout pour des loueurs occasionnels ? Il serait regrettable que les particuliers soient effrayés par la procédure. Elle les désavantage par rapport à des loueurs professionnels qui utilisent le système à des fins pour lesquelles il n'était pas prévu initialement.

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- C'est la réalité du système Airbnb : les loueurs professionnels disposent de plus de moyens.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- La question est de savoir si cette procédure n'est pas trop complexe pour les loueurs occasionnels. Si c'est le cas, cela les

zijn woning wil verhuren, zal de tijd niet willen nemen om de registratieprocedure te doorlopen. Zo iemand zal het dan maar illegaal doen. Als dat lukt, blijft hij dat doen.

We mogen geen twee jaar wachten om het systeem te evalueren. Na die termijn kan de markt immers al verstoord zijn en is het niet eenvoudig om de situatie weer recht te trekken. We dreigen dan te worden geconfronteerd met een imago-probleem: het Brusselse systeem is te ingewikkeld en de markt is volledig overgenomen door professionele verhuurders.

Ik zou er toch op willen aandringen dat u geen twee jaar wacht voor een evaluatie. Zodra u zicht krijgt op de cijfers, moet u onderzoeken of er een probleem is met het particuliere aanbod.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,

betreffende "de aankondiging van een masterplan voor de renovatie van het Justitiepaleis".

incitera à louer leur habitation dans l'illégalité.

Nous ne pouvons pas attendre deux ans pour évaluer le système, car, passé ce délai, le marché sera déjà perturbé et il ne sera pas évident de rectifier le tir. Le système bruxellois aura alors la réputation d'être trop compliqué et totalement aux mains des loueurs professionnels.

N'attendez pas deux ans. Dès que vous disposerez des chiffres, vérifiez si l'offre des particuliers pose problème.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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,

concernant "l'annonce d'un masterplan de rénovation du Palais de Justice".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,

betreffende "de renovatie van het Koninklijk Conservatorium van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De organisatie van de renovatiewerken van het Koninklijk Conservatorium in Brussel sleept inmiddels al enkele jaren aan. De start van de nochtans steeds dringendere renovatie werd meermaals aangekondigd en vervolgens weer uitgesteld.

Het gebouw is via de Regie der Gebouwen eigendom van de federale overheid, maar de Vlaamse en Waalse Gemeenschap maken er gebruik van. De financiële verantwoordelijkheid is over meerdere overheden verdeeld. Destijds beslisten die om een nv op te richten voor de renovatie en de exploitatie van het gebouw, maar nu raken ze het niet eens over de statuten. Uit pure wanhoop richtten een aantal studenten de vzw Conservamus op, die onder andere benefiet-concerten organiseert om geld in te zamelen, zodat de dringendste werken in de lente van start kunnen gaan.

Twee jaar geleden zei u dat zolang de aanbesteding van de renovatie niet is geregeld, het

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

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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,

concernant "la rénovation du Conservatoire royal de Bruxelles".

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Les travaux de rénovation du Conservatoire royal de Bruxelles, pourtant urgents, sont sans cesse reportés.*

Ce bâtiment appartenant à l'État fédéral est utilisé par les Communautés flamande et française. La responsabilité financière est donc partagée entre plusieurs instances, qui ne s'entendent pas sur les statuts de la société anonyme qu'elles ont créée pour rénover et exploiter le bâtiment. Grâce à des étudiants qui ont créé l'asbl Conservamus pour collecter des fonds, les travaux les plus urgents pourront être entamés au printemps.

Voici deux ans, vous aviez affirmé que, tant que l'adjudication pour la rénovation n'était pas réglée, le conservatoire restait responsable de la gestion quotidienne et de l'entretien. La Régie des bâtiments devrait effectuer des travaux urgents de sécurisation. L'inspection du Service public régional de Bruxelles (SPRB) a été chargée d'infliger des amendes administratives.

conservatorium verantwoordelijk blijft voor het dagelijkse beheer en onderhoud. De Regie der Gebouwen zou dringende veiligheidswerken uitvoeren. De inspectie van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) werd ingeschakeld om administratieve boetes op te leggen.

Dit dossier had een symbolisch voorbeeld van goede samenwerking tussen de betrokken overheden kunnen zijn, maar helaas is het conservatorium nu vooral de dupe van de versnipperde verantwoordelijkheden en kibbelende overheden. Deze impasse is niet alleen funest voor studenten en muziek liefhebbers, maar ook voor het imago van het Brussels Gewest.

Wordt u geïnformeerd over de gesprekken tussen de betrokken overheden? Hoe staat het daarmee? Heeft de nv waarvan sprake of de vzw Conservamus al stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd? Doet de GOB nog inspecties van het gebouw? Werden er administratieve boetes opgelegd? Versnellen die boetes het proces?

Lobbyt u bij de betrokken overheden om dringend werk te maken van het dossier? Brusselse studenten zijn rechtstreeks de dupe van de situatie en het Brussels Gewest lijdt imagoschade door de erbarmelijke staat van het gebouw.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Mijn kabinet en administratie volgen dit dossier al jaren. De Directie Monumenten en Landschappen verzond al ettelijke brieven aan de federale Regie der Gebouwen om de vervallen staat waarin de gebouwen zich bevinden aan te klagen en om te wijzen op de plicht van de eigenaar en de bouwheer om renovatiewerken aan dit opmerkelijke en beschermd gebouwcomplex uit te voeren.

Aangezien de eigenaar niet reageerde, werd op 30 maart 2015 een proces-verbaal opgesteld naar aanleiding van een overtreding, namelijk het gebrek aan onderhoud van het volledige gebouw. Omdat het parket de zaak niet in behandeling nam, startte de sanctionerende ambtenaar een procedure voor een administratieve boete. Het resultaat was

Le conservatoire est victime du morcellement des responsabilités et des querelles entre pouvoirs publics. Cette impasse est néfaste pour les étudiants et les amateurs de musique, mais aussi pour l'image de la Région bruxelloise.

Êtes-vous informé des discussions entre les instances concernées ? Cette société anonyme et l'asbl Conservamus ont-elles déjà demandé des permis d'urbanisme ? Le SPRB poursuit-il les inspections du bâtiment ? Des amendes administratives ont-elles été infligées et accélèrent-elles le processus ?

Intervenez-vous auprès des instances concernées pour faire avancer le dossier ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Mon cabinet et mon administration suivent ce dossier depuis des années. La Direction des monuments et sites (DMS) a adressé de nombreux courriers à la Régie des bâtiments pour dénoncer l'état de délabrement du bâtiment et rappeler les obligations du propriétaire et maître d'ouvrage, qui doit effectuer des travaux de rénovation de ce bien classé.*

Faute de réaction, un procès-verbal d'infraction dénonçant le mauvais entretien de l'ensemble du bâtiment a été dressé le 30 mars 2015. Le Parquet ne s'en étant pas saisi, le fonctionnaire sanctionnateur a décidé d'infliger au propriétaire une amende administrative en plus de l'obligation de prendre toute mesure conservatoire nécessaire à la mise hors d'eau et hors d'air du bâtiment et à

dat de eigenaar een administratieve boete kreeg en bovendien wordt verplicht om alle beschermende maatregelen te nemen die nodig zijn om het gebouw water- en winddicht te maken en de lokalen te saneren. Op 18 februari 2016 stelde de Directie Monumenten en Landschappen vast dat de eigenaar de nodige maatregelen had genomen.

Inmiddels had Beliris de rol van bouwheer op zich genomen. De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) verstrekte gunstige principeadviezen op basis van de door Beliris bij de Directie Monumenten en Landschappen ingediende voorstudies. Het recentste advies dateert van juni 2016.

Daarnaast vond er een aantal weken geleden een constructieve vergadering plaats met mijn diensten en de vzw Conservamus. Die ging over een snelle renovatie van de opmerkelijke kozijnen van het Cluysenaargebouw en van de directeurswoning in de Wolstraat. We wachten nu op het advies van de KCML. Daarna kan er een unieke stedenbouwkundige vergunning worden verstrekt om de 115 kozijnen in de oorspronkelijke staat te herstellen, met behoud van het oorspronkelijke glaswerk. Die werken zijn gepland in het voorjaar van 2017.

Het Brussels Gewest heeft geen wettelijke basis om een toelage te verstrekken aan de vzw Conservamus. De vzw neemt de kosten voor het herstel van de kozijnen dan ook volledig voor haar rekening.

Eindelijk is er vooruitgang geboekt in dit voor Brussel symbolische dossier. Mijn diensten hebben zich daar bijzonder hard voor ingespannen. Zo nam de Directie Monumenten en Landschappen een aantal bewustmakings-initiatieven. De administratieve boetes hadden bovendien een dwingend karakter.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik vind het jammer dat alles zo lang aansleept. U antwoordt nogal vaag dat u wellicht in het voorjaar van 2017 een advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen verwacht.

U zegt weliswaar dat er beschermende

l'assainissement des locaux. Le 18 février 2016, la DMS a constaté que le propriétaire avait fait le nécessaire.

Entre-temps, Beliris a repris la maîtrise de l'ouvrage et déposé des études préalables auprès de la DMS, qui ont permis à la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) de rendre des avis de principe favorables sur le projet de rénovation global, dont le plus récent date de juin 2016.

Par ailleurs, une réunion constructive a eu lieu récemment entre mon administration et l'asbl Conservamus en vue de la rénovation rapide des châssis remarquables du bâtiment Cluysenaar et de la maison du directeur, rue aux Laines. L'objectif est d'obtenir un avis de la CRMS suivi d'un permis d'urbanisme unique pour la restauration à l'identique, prévue au printemps 2017, de 115 châssis avec maintien du vitrage actuel.

Aucune base légale ne permet à la Région de subsidier l'asbl Conservamus pour ces travaux, qui seront donc entièrement supportés par cette dernière.

Nous pouvons cependant nous réjouir des avancées enfin enregistrées dans ce dossier emblématique pour Bruxelles, pour lequel mon administration n'a pas ménagé ses efforts.

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Il est regrettable que les choses prennent tant de temps. Votre réponse sur l'avis de la CRMS, attendu au printemps 2017, est plutôt vague.*

Des mesures conservatoires ont été prises, mais les étudiants tirent depuis longtemps la sonnette

maatregelen zijn genomen, maar de studenten trekken al lang aan de alarmbel. Het gebouw staat op instorten. Hoe lang kunnen we nog wachten? Kunnen we de Koninklijke Commissie geen termijn opleggen om een advies te verstrekken? Als minister-president kunt u misschien een urgentiemaatregel opleggen? Het is natuurlijk een complex dossier.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Ik begrijp wat ubedoelt, maar dat is niet mogelijk.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Heeft het gewest geen enkel drukkingsmiddel om de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen tot spoed aan te zetten? Met andere woorden, moet er wetgeving komen die de commissie verplicht om in de toekomst sneller een advies te formuleren?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dat is onmogelijk.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Waarom?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Het ontbreken van een advies komt neer op een ongunstig advies.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Dus eigenlijk kan de KCML dit dossier nog jaren laten aanslepen?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- Dat zal niet gebeuren.

(verder in het Frans)

De procedure versnellen is in strijd met het Europees recht.

Het lijkt logisch dat het uitblijven van een advies neerkomt op een gunstig advies, maar een verstreken deadline geldt als een ongunstig advies.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- In welke wet staat dat?

d'alarme. Ne pouvons-nous imposer un délai à la CRMS ? Ne pouvez-vous prendre une mesure d'urgence ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président (*en néerlandais*).- *Je vous comprends, mais ce n'est pas possible.*

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *La Région ne dispose-t-elle d aucun moyen de pression sur la CRMS pour qu'elle fasse diligence ? Faut-il une législation pour l'obliger à rendre ses avis plus rapidement ?*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (*en néerlandais*).- *C'est impossible.*

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Pourquoi ?*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (*en néerlandais*).- *Une absence d'avis équivaut à un avis défavorable.*

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Donc, la CRMS peut faire traîner ce dossier pendant des années !*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (*en néerlandais*).- *Cela n'arrivera pas.*

(poursuivant en français)

Accélérer la procédure est contraire au droit européen.

Nous aurions pu imaginer qu'à défaut d'avis, la réponse eût été réputée favorable. Or, passé le délai, le défaut d'avis équivaut à un avis défavorable.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Dans quelle loi cela figure-t-il ?*

De heer Rudi Vervoort, minister-president.-
Dat is een algemeen principe.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Het is een algemeen principe? En dat kan niet worden gewijzigd?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.-
Nee.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Welke garantie hebt u dat de commissie in het voorjaar een advies zal uitbrengen?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.-
We hebben geen garantie, maar we hebben toch informatie in die richting.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U zegt dat er geen wettelijke basis is om Conservamus een toelage te geven. Wat bedoelt u daar precies mee?

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De juridische vorm belet dat we de organisatie een toelage geven.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Zo. Goed, ik kom daar later op terug. Ik begrijp dat u niet alleen verantwoordelijk bent. De federale overheid en de Regie der Gebouwen dragen een gigantische verantwoordelijkheid. We kennen het verleden, maar dat is geen excus om bij de pakken te blijven zitten.

- *Het incident is gesloten.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *C'est un principe général.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Et on ne peut le modifier ?*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Non.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Quelle garantie avez-vous que la CRMS délivrera son avis au printemps ?*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Nous n'avons pas de garantie, mais des informations en ce sens.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Que voulez-vous dire lorsque vous affirmez que vous n'avez pas de base légale pour subsidier Conservamus ?*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *La forme juridique de l'organisation nous empêche de le faire.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *J'y reviendrai. Vous n'êtes pas seul responsable, car les autorités fédérales et la Régie des bâtiments ont une responsabilité gigantesque. Mais ce n'est pas une excuse pour ne pas agir.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
PLAATSELIJKE BESTUREN,
TERRITORIALE ONTWIKKELING,
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-**

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE GROUWELS

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,

**AANGELEGENHEDEN, TOERISME,
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,**

betreffende "de oprichting van een Brusselse variant van de vzw Monumentenwacht Vlaanderen".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ARNAUD PINXTEREN**

**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, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,**

betreffende "de stand van het TACT-project en de integratie ervan in de buurtprojecten".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
BERTIN MAMPAKA MANKAMBA**

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET**

**DU TOURISME, DE LA FONCTION
PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ
PUBLIQUE,**

concernant "la création d'une variante bruxelloise de l'ASBL 'Monumentenwacht Vlaanderen'".

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

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD
PINXTEREN**

**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,**

concernant "l'état d'avancement du projet TACT et son intégration dans les projets voisins".

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. BERTIN
MAMPAKA MANKAMBA**

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS**

PLAATSELIJKE TERRITORIALE STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de promotie van Brussel via sportevenementen".

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) (*in het Frans*).- *U hebt tijdens de Marché international professionnel de l'implantation commerciale et de la distribution (Mapic) of de Marché international des professionnels de l'immobilier (Mipim) wellicht gemerkt dat citymarketing in Europa een hoge vlucht neemt en hoofdsteden tot concurrenten maakt. Veel Europese steden getroosten zich aanzienlijke inspanningen om belangrijke sportcompetities te mogen organiseren omdat ze weten dat zulke evenementen toeschouwers aantrekken die niet alleen de wedstrijden bijwonen, maar ook geld uitgeven in hotels en restaurants.*

Het is niet voor niets dat zo veel steden de start of aankomst van een etappe van de Ronde van Frankrijk willen organiseren. Het is ook geen toeval dat het Brussels Gewest zich kandidaat heeft gesteld om meerdere matchen van het Europees Voetbalkampioenschap 2020 hier te laten spelen. Het was immers ondenkbaar om geen deel uit te maken van het lijstje van Europese steden die gedurende drie weken de aandacht van de hele wereld genieten.

Om die zichtbaarheid te genereren, bouwen we zelfs een stadion dat honderden miljoenen euro's kost. Mijn fractie had een andere keuze gemaakt, maar feliciteert u toch met dit dossier.

De organisatie van grootschalige sportmanifestaties is verworden tot een belangrijk promotie- en marketinginstrument.

Onlangs zei u in een Franstalig medium dat er

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,

concernant "la promotion de Bruxelles par l'événementiel sportif".

M. le président.- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- Je souhaiterais vous interroger sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur, à savoir la visibilité et la promotion de notre Région par l'organisation d'événements sportifs d'envergure internationale.

Vous l'aurez remarqué au Marché international professionnel de l'implantation commerciale et de la distribution (Mapic) ou au Marché international des professionnels de l'immobilier (Mipim), le "city marketing" se développe dans toute l'Europe et met les capitales en compétition. Beaucoup de villes européennes déploient des efforts considérables pour accueillir des compétitions sportives de premier plan, conscientes que de tels événements attirent des spectateurs qui ne se contentent pas d'assister à la compétition, mais qui consomment également des services locaux d'hôtellerie ou de restauration. Ils constituent donc une vitrine exceptionnelle et génèrent des retombées médiatiques et audiovisuelles.

Ce n'est pas pour rien que tant de villes sont candidates à l'accueil ou au départ d'une étape du Tour de France. Ce n'est pas par hasard non plus que nous-mêmes, Région bruxelloise, avons posé notre candidature pour accueillir plusieurs matches du Championnat d'Europe de football en 2020. En effet, il eût été impensable de ne pas figurer parmi les vingt villes d'Europe sur lesquelles l'ensemble des projecteurs du monde entier se focaliseraient durant trois semaines.

Pour garantir pareille visibilité, nous avons même accepté de créer un tout nouveau stade et d'en financer la construction avec quelques centaines

20.000 zitplaatsen sneuvelen als we de Memorial Van Damme op de Heizel willen houden en dat hij op die manier de belastingbetaler wel heel veel geld kost. Klopt dat?

Brussel heeft de kans om een van de belangrijkste atletiekmanifestaties te organiseren. U bent ongetwijfeld fout geïnformeerd toen u verteld werd dat de Memorial maar 20.000 toeschouwers trekt. Het zijn er minstens 50.000. Zo'n evenement kunnen we toch niet zomaar laten schieten?

Hoe zet visit.brussels sportmarketing in om het gewest te promoten? Krijgen internationale sportwedstrijden bijzondere aandacht? Hoe proactief gebeurt dat? Aan welke sporten en evenementen geven het gewest en visit.brussels de voorkeur? Hoe betrekken ze de sportfederaties bij die vorm van marketing?

de millions d'euros. Nous aurions opéré un autre choix, mais je vous félicite néanmoins d'avoir finalisé ce dossier.

Le sport et l'organisation d'événements sportifs d'envergure sont aujourd'hui des outils de promotion et de marketing fondamentaux pour une ville ou une Région. Ils assoient non seulement le nom de la ville organisatrice, mais y associent aussi une dimension supplémentaire de dynamisme.

Vous avez récemment déclaré dans un média francophone que "maintenir le Van Damme au Heysel dans un volume réduit de 20.000 unités, avouez que c'est beaucoup d'argent public pour un événement par an". Je connais par cœur le budget prévisionnel du mémorial Van Damme ! Avez-vous tort ou non ?

Nous avons la chance d'avoir sur le territoire de la Région bruxelloise l'une des plus importantes manifestations d'athlétisme. On vous a certainement menti en vous disant que "le Van Damme" ne concernait que 20.000 personnes. Demandez à votre prédécesseur que j'ai invité à une dizaine de reprises et qui a remis pas moins de six coupes : c'est au moins 50.000 personnes.

Après Spa-Francorchamps, c'est l'événement sportif - bruxellois - le plus regardé à travers le monde. Avant cela, le Jumping international rassemblait 560 millions de téléspectateurs. Nous ne pouvons donc nous permettre d'écartier cette organisation du revers de la main.

Je souhaiterais donc vous interroger sur l'utilisation ou la sous-utilisation du marketing sportif dans la promotion de notre Région, à l'heure où son image a grand besoin d'être redorée, redynamisée et renouvelée, après les retombées catastrophiques du lockdown et des attentats du 22 mars.

Comment visit.brussels intègre-t-elle le sport et les grands événements sportifs dans sa politique de promotion de la Région ?

L'accueil d'événements sportifs de dimension internationale fait-il l'objet d'une attention particulière au sein des instances de promotion du tourisme de la Région ? Avec quelle proactivité ?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet bevoegd voor sport. Dat neemt niet weg dat visit.brussels de opdracht heeft om alle troeven van Brussel in de kijker te zetten. De vzw bouwt haar marketingstrategie dan ook rond verschillende Brusselse thema's op.*

Een van die thema's, sport, is bijzonder belangrijk om het gewest in het binnen- en buitenland te promoten. Grote sportevenementen en de kandidatuur van Brussel voor de organisatie van internationale wedstrijden stralen immers af op het imago van het gewest.

Visit.brussels probeert Brussel als sportieve bestemming op de Europese kaart te zetten. De vzw overlegt met de Belgische sportfederaties en helpt hen bij hun kandidaatstelling voor internationale wedstrijden.

De vzw werkt voor de Memorial Van Damme samen met Golazo Sports, het Belgische agentschap dat wereldwijd internationale sportevenementen organiseert. In 2016 organiseerde visit.brussels in samenwerking met de sportfederaties van de Belgische scholen de Magic Relay, een estafettecompetitie voor Belgische jongeren die tijdens de Memorial Van Damme plaatsvindt.

Daarnaast haalt visit.brussels ook heel wat andere sportevenementen naar Brussel en promoot het die ook. Ten slotte organiseerde de vzw tijdens de Olympische Spelen van 2016 een Brusselweekend in het Rio House in Oostende.

In 2017 neemt visit.brussels een halftijdse medewerker in dienst. Hij zal zich uitsluitend met het thema sport bezighouden. Die persoon moet over ervaring en een grondige kennis van de sportsector beschikken.

Quels sont les événements et les sports sur lesquels la Région et visit.brussels tablent prioritairement ?

Comment les fédérations sportives sont-elles associées à cette réflexion ?

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je rappelle tout d'abord que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas compétente pour le sport. Toutefois, en termes d'image, visit.brussels a pour mission de promouvoir et de mettre en avant les spécificités et atouts de Bruxelles. Pour ce faire, l'asbl développe depuis quelques années une stratégie de marketing affinitaire, à savoir la promotion de la Région autour de différents pôles ou thématiques, tout au long de l'année, propres à Bruxelles.

Parmi ces dernières figure le sport, très important pour la promotion de la Région auprès des visiteurs nationaux et internationaux. En effet, et je vous rejoins sur ce point, la promotion de grands événements sportifs ainsi que la volonté de nous porter candidats à l'organisation de grandes compétitions à Bruxelles a un effet positif sur l'image de notre Région. Une ville sportive est une ville qui bouge et qui est jeune !

De manière générale, visit.brussels entend ainsi positionner Bruxelles sur la carte européenne comme destination sportive afin qu'elle puisse accueillir de plus en plus de grands événements. L'asbl est en contact avec les fédérations sportives belges pour les aider à poser leur candidature à des compétitions internationales.

Les événements et les atouts sportifs de Bruxelles sont également mis en avant par les canaux de communication de visit.brussels. En 2015-2016, visit.brussels a notamment travaillé, en étroite collaboration avec l'Union belge de football, à la rédaction du dossier de candidature de Bruxelles comme ville hôte de l'Euro 2020.

L'asbl a également contribué à la venue prochaine de la Women World League Hockey 2017, ainsi qu'au récent replay de la finale olympique. Elle a conclu un partenariat important avec Golazo Sports, l'agence belge organisatrice d'événements

De nieuwe medewerker moet een strategie uitwerken, waarmee Brussel grote sportevenementen kan aantrekken. Hij moet contacten leggen binnen de sportsector en bij de sportfederaties, moet een lijst opstellen van internationale wedstrijden die naar Brussel kunnen komen, moet een gedetailleerd overzicht maken van de infrastructuur die daarvoor nodig is en moet een profiel van de doelgroep opmaken. De sporten waar visit.brussels vooral op mikt zijn voetbal, hardlopen, hockey, alle indoor- of outdoorsporten, wielrennen en paardensport.

Op die manier wil de vzw Brussel een positief imago als sportregio bezorgen. Ze promoot sportevenementen in samenwerking met de sportfederaties en met het Belgisch Olympisch en Interfederaal Comité (BOIC).

sportifs internationaux à travers le monde, dans le cadre de l'organisation du Mémorial Van Damme. Grâce à ce partenariat, les Schtroumpfs sont devenus les mascottes de l'événement - qui faisait donc la promotion conjointe de deux thématiques, à savoir la bande dessinée et le sport - et de nombreux gadgets aux couleurs de la Région ont été distribués à tous les spectateurs. Pour la troisième fois en 2016, visit.brussels a organisé, en collaboration avec les fédérations sportives des écoles belges, le Magic Relay. Il s'agit d'une compétition de course de relais pour les jeunes venant de toute la Belgique pendant le Mémorial Van Damme. Les jeunes ont également l'occasion de visiter Bruxelles lors de cette journée.

Par ailleurs, visit.brussels s'occupe de l'accueil et de la promotion d'autres événements sportifs comme le Raid de Bruxelles, le Brussels Canal Run, le Brussels Street Foot, le Basket 3x3, les matches internationaux de rugby dans le stade national, le championnat World Equestrian Endurance, la Coupe Davis, etc. Enfin, l'asbl a organisé un week-end spécial Bruxelles lors des Jeux olympiques de 2016 à la Rio House à Ostende.

À partir de 2017, l'asbl régionale va renforcer son département Destination Management Culture & City Life avec l'engagement d'une personne à mi-temps qui se consacrera exclusivement au développement de la thématique du sport. Elle disposera d'une réelle expertise ainsi que d'une connaissance approfondie du secteur, compétences nécessaires pour assister visit.brussels dans la réalisation de ses objectifs.

Les missions de ce nouveau responsable consisteront, entre autres, à développer une stratégie pour attirer des événements sportifs d'envergure à Bruxelles, à prendre des contacts avec le secteur sportif et les fédérations sportives, à établir une liste précise des grandes compétitions internationales dans les différentes disciplines qui pourraient se dérouler en Région bruxelloise, à dresser une vue détaillée des infrastructures nécessaires à cette fin et à identifier le type de public escompté.

Dans ce cadre, les disciplines sportives suivantes sont principalement visées : le football avec le Championnat d'Europe en 2020, le running, le

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) (*in het Frans*).- *U zegt dat visit.brussels een halftijdse medewerker in dienst neemt. Ik wil zijn werk niet op voorhand al afbreken, maar ik wil u wel een anecdote vertellen. Zeven jaar geleden was ik in Kuala Lumpur voor het gymnastiek-kampioenschap dat 60.000 toeschouwers trok. Onze delegatie bestond uit drie personen en we wilden een koffer met chocolade aan het comité overhandigen, terwijl de Zwitserse delegatie uit 45 personen bestond en ze Rolexhorloges uitdeelde. De Nederlandse delegatie telde 22 personen. Ik moest een speech improviseren en kreeg een berisping van de twee federatievoorzitters. Ze vonden dit een schande voor een land als België.*

Ik hoop dat we ooit meer aandacht zullen besteden aan citymarketing. Er worden initiatieven genomen, maar die blijven ruim ondermaats. Overal ter wereld worden colloquia aan dit thema gewijd. Het brengt miljoenen op.

Brussel is niet langer gaststad van de internationale jumping die door 560 miljoen televisiekijkers werd gevuld, noch de basketbal of de WTA-wedstrijden. Hetzelfde geldt voor heel wat andere evenementen.

hockey, tous les sports indoor ou d'intérieur, le cyclisme, l'équitation.

L'objectif est de contribuer à une image positive de Bruxelles en tant que Région sportive auprès des Bruxellois, des étrangers qui vivent à Bruxelles, des Belges, Wallons et Flamands et du public international. Ce travail de promotion s'effectue en collaboration avec les fédérations sportives et le Comité olympique et interfédéral belge (COIB).

M. le président.- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- Vous m'annoncez que visit.brussels va engager une personne à mi-temps pour s'occuper de ces questions. Sans vouloir évaluer son travail a priori, j'ai une anecdote à vous confier. Il y a sept ans, je me trouvais à Kuala Lumpur pour accueillir le championnat de gymnastique, qui rassemble 60.000 personnes sur une semaine. Nous étions trois, avec une valise de chocolat, que nous nous apprêtons à remettre aux membres du comité, tandis que la délégation suisse, composée de 45 personnes, était en train d'offrir des montres Rolex. La délégation néerlandaise comprenait 22 personnes. J'ai dû faire un discours improvisé et j'ai été tancé par les deux présidents de la fédération : c'était minable, pour un pays comme le nôtre ! Nous n'avons pas de structure convenable en la matière.

J'espère qu'un jour, nous aurons l'occasion de nous attarder sur la question du "city marketing", qui devient un bel outil de promotion des municipalités. Nous ne pouvons laisser la situation en l'état. Des initiatives sont prises, mais c'est largement insuffisant. C'est une appréciation des normes de la majorité. Je ne me targue pas de connaître le sujet à fond, mais vous devez savoir que des colloques sont organisés sur ce seul thème à travers le monde. Cela rapporte des millions à chaque municipalité. J'espère pouvoir revenir sur le sujet du "city marketing" dans un autre cadre.

Bruxelles n'accueille plus le Jumping international qui réunissait 560 millions de téléspectateurs devant leur écran, ni les rencontres de basket-ball ou celles de la World Tennis Association (WTA).

De voorzitter.- Ik moet u het woord ontnemen, want u hebt uw spreekijd ruimschoots overschreden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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 NETHEID,

betreffende "de reclameborden die inbreuken vormen op de GSV (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening) en op de privacy van Brusselaars".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de naleving van de bepalingen van de GSV betreffende reclameborden in de openbare ruimte en de aanpassing van deze verordening aan nieuwe technologieën".

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Sinds enige tijd duiken er in de Brusselse openbare ruimte lichtgevende reclameborden op met

Il en va de même pour toute une série d'événements que nous avions attirés dans notre ville et que nous avons laissé partir...

M. le président.- Je vais devoir vous couper, car vous avez largement dépassé votre temps de parole.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE

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,

concernant "les panneaux publicitaires qui ne respectent pas le RRU (règlement régional d'urbanisme) ni la vie privée des Bruxellois".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le respect des dispositions du RRU relatives aux dispositifs publicitaires dans l'espace public et l'adaptation de ce règlement aux nouvelles technologies".

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- Depuis quelque temps, des écrans publicitaires comportant des images animées ont

bewegende beelden. Vaak staan ze langs gewestwegen, dus op het terrein van de gewestelijke overheid.

Dergelijke borden zijn een duidelijke inbreuk op de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV), die in artikel 23 van titel 6 bepaalt dat reclame die de zichtbaarheid van weggebruikers beperkt of het uitzicht belemmert, verboden is.

Naast de duidelijke, negatieve impact op het uitzicht en de zichtbaarheid en veiligheid van weggebruikers zijn er nog andere problemen. Recent bracht collega Delforge bijvoorbeeld aan het licht dat er camera's verborgen zitten in de lijsten van dergelijke reclameborden. Ronny Saelens, de privacy-expert van de VUB, bevestigde in Bruzz dat die camera's onder de privacywetgeving vallen. Bijgevolg moeten ze dus eerst worden aangegeven bij de privacycommissie alvorens de camera's mogen worden gebruikt. Bovendien mogen opnames niet worden bewaard en blijft het raden naar wat het betrokken bedrijf van plan is met camerabeelden.

Tot slot hebben Brusselaars de aandacht gevestigd op het feit dat de panelen echte energievreters zijn. Ze verbruiken 2300 kWh/jaar, of ongeveer hetzelfde als een gemiddeld gezin. Dat roept vragen op in verband met verantwoord energieverbruik. Het verschijnsel heeft meerdere raakpunten met de gewestelijke bevoegdheden. U hebt de middelen om er wat aan te doen, maar tot nu toe het blijft stil.

Sinds wanneer bent u op de hoogte van de aanwezigheid van dergelijke reclameborden in het Brusselse straatbeeld en meer bepaald op terreinen die eigendom zijn van de gewestelijke overheid? Het probleem raakt meerdere bevoegdheden: stedenbouw, verkeersveiligheid, openbare werken, privacy enzovoort.

Als minister-president bent u goed geplaatst om het initiatief te nemen voor overleg. Hebt u overlegd met de gewestelijke instanties en de stad Brussel? Welke maatregelen hebt u getroffen om een einde te stellen aan de openlijke inbreuken op de GSV?

Werd er bij het gewest een vergunning aangevraagd voor de plaatsing van dergelijke borden?

fait leur apparition dans l'espace public, souvent le long de voiries régionales.

Ils constituent une infraction flagrante au Règlement régional d'urbanisme (RRU), dont l'article 23 du titre 6 dispose qu'il est interdit de placer des publicités qui réduisent la visibilité des usagers de la route ou gênent la vue.

Ces écrans posent encore d'autres problèmes. Ma collègue, Mme Delforge, a récemment révélé que des panneaux publicitaires de ce type abritent des caméras. Celles-ci tombent sous le coup de la législation sur le respect de la vie privée et leur présence doit donc être signalée auprès de la commission chargée de cette matière avant leur mise en service.

Ces panneaux consomment par ailleurs énormément d'énergie : 2.300 kWh/an, soit autant qu'un ménage moyen. Qu'en est-il d'une consommation responsable de l'énergie ? Vous avez les moyens d'intervenir, mais jusqu'à présent, vous ne le faites pas.

Depuis quand êtes-vous au courant de la présence de ces panneaux ? Le problème touche plusieurs compétences : urbanisme, sécurité routière, travaux publics, respect de la vie privée, etc.

En tant que ministre-président, vous pouvez prendre l'initiative d'une concertation. Avez-vous consulté les instances régionales et la Ville de Bruxelles ? Quelles mesures avez-vous prises pour mettre un terme à ces infractions au RRU ?

Un permis a-t-il été sollicité auprès de la Région pour la pose de tels panneaux ? Avec quelles suites ? Quelles analyses ont-elles été effectuées ? Connaissez-vous la consommation électrique de ces panneaux et qui la paie ? N'est-ce pas contraire aux objectifs environnementaux et climatiques du gouvernement ?

Qu'avez-vous entrepris pour garantir le respect de la vie privée ? Ce type de publicité n'existant pas lors de l'élaboration de l'actuel RRU, quelles leçons tirez-vous dans l'optique de sa réforme ? Quelles modifications concrètes envisagez-vous pour mieux régler l'aménagement de l'espace public à l'avenir ?

Welk gevolg is daaraan gegeven? Welke analyses werden uitgevoerd? Bent u op de hoogte van het elektriciteitsverbruik van de panelen? Wie betaalt daarvoor? Is zo'n buitensporig verbruik niet in strijd met de milieu- en klimaatdoelstellingen van de regering?

Welke stappen hebt u ondernomen om de privacy van de Brusselaar te vrijwaren? Welke lessen trekt u met het oog op de hervorming van de GSV? Lichtgevende reclame met bewegende beelden is een nieuw fenomeen dat nog niet bestond toen de huidige GSV tot stand kwam. Welke concrete wijzigingen plant u om de inrichting van de openbare ruimte in de toekomst beter te regelen?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *U hebt wellicht ook al gemerkt dat er een heleboel lichtgevende reclameborden op gewestwegen in Brussel-Stad zijn geplaatst.*

Ik heb u al eens eerder geïnterpelleerd over dit onderwerp, samen met het regeringslid dat bevoegd is voor verkeersveiligheid. Zij verwees me toen echter door naar u omdat ze geen concrete antwoorden kon geven, behalve dat de administratie voor openbare werken zou nagaan hoe de vergunning werden afgeleverd.

Sommigen beschouwen reclamepanelen als stadsmeubilair voor informatieverstrekking, anderen als onderdelen van bushokjes. Als we de eerste opvatting volgen, druisen ze volgens de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) volledig in tegen de regel die zegt dat reclame de veiligheid of de zichtbaarheid van de weggebruikers niet in het gedrang mag brengen.

Bovendien zijn zulke reclamepanelen nadelig voor het stedelijke landschap. Dat geldt ook voor panelen die aan bushokjes zijn gemonteerd.

Bovendien heb ik ontdekt dat in een aantal van de panelen zeer goed verborgen camera's zijn gemonteerd, wat vragen oproept over het respect voor het privéleven, het gebruik en eventuele delen van gegevens.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cela ne vous aura pas échappé, une flopée de panneaux publicitaires équipés d'écrans à LED et projetant des images animées ont fleuri sur une série de voiries régionales situées sur le territoire de la Ville de Bruxelles.

Je vous avais interpellé à ce sujet une première fois, en interrogeant conjointement votre homologue chargée de la Sécurité routière. Mais cette dernière m'a renvoyée vers vous, étant dans l'incapacité de m'apporter des réponses concrètes, si ce n'est que l'administration des travaux publics étudiait la manière dont les permis de voirie étaient délivrés.

Ces panneaux sont, pour les uns, du type mobilier urbain pour l'information (MUPI) et, pour les autres, intégrés à des abribus. S'agissant des premiers, il suffit de se pencher sur l'article 23 du Règlement régional d'urbanisme (RRU, au chapitre consacré à ce type de dispositif, pour constater qu'ils sont en totale contradiction avec la règle, puisque "dans l'espace public, il est interdit de placer de la publicité qui réduit la sécurité ou la visibilité de l'ensemble des usagers de la voirie". La chose est tellement évidente que, dès 2013, la Région wallonne s'est dotée d'une circulaire qui encadre très strictement - y compris pour les panneaux hors voirie - les écrans de ce type. La raison en est, tout simplement, qu'ils ont pour vocation d'attirer l'attention, et le fait qu'ils sont

Hoe is het mogelijk dat een privébedrijf ongestraft zulke schermen kan plaatsen op de openbare weg?

De reclamepanelen konden nochtans slechts worden geplaatst na ingrijpende werkzaamheden waarbij de stoep werd opgebroken.

De invoering van nieuwe technologie maakt nieuwe regels noodzakelijk voor nieuwe beeldschermen en camera's. Het is immers een illusie dat we het gebruik van de camera's in reclamepanelen effectief kunnen controleren, laat staan dat we weten wat er achteraf met de gegevens gebeurt. Daarom wil ik van u weten of de regering al nadenkt over een aangepast reglement.

animés rend cette attraction irrépressible.

Outre l'élément relatif à l'article du RRU précité se pose la question paysagère, puisque ces publicités éclipsent le reste du décor urbain et masquent en quelque sorte le patrimoine d'une façon non négligeable. Cet aspect paysager est également valable pour les panneaux dans les abribus.

En outre, j'ai découvert que certains d'entre eux abritaient l'objectif d'une caméra particulièrement discrète. Ils posent donc de nombreuses questions en termes de respect de la vie privée, d'utilisation des données qui découlent des images et de leur éventuelle transmission via les réseaux sociaux.

Comment est-il possible qu'une société privée installe en toute impunité des dispositifs sur la voie publique, non seulement sans disposer des autorisations de voirie, mais aussi en infraction avec les règles du RRU ?

L'installation des panneaux incriminés a pourtant nécessité des chantiers qui impliquaient d'importantes ouvertures de trottoirs pour raccorder le dispositif au réseau.

Enfin, face à l'intégration de ces nouvelles technologies, il semble évident qu'une adaptation de la réglementation s'impose, non seulement pour ce qui relève de la nouvelle génération d'écrans, mais également en ce qui concerne les dispositifs destinés à filmer, par exemple, les usagers des transports publics.

En effet, dans la mesure où il est illusoire d'exercer un contrôle effectif sur des dispositifs de caméra intégrés dans des panneaux publicitaires à la fois quant au traitement des données recueillies et à la protection de l'image, en particulier des mineurs, je souhaiterais savoir si le gouvernement a d'ores et déjà entamé une réflexion plus spécifique sur l'élaboration d'un cadre législatif adapté.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president.- De vergunningsaanvraag voor de reclamepanelen in de openbare ruimte past in een overeenkomst

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- La demande de permis pour ces panneaux s'inscrit dans le cadre d'une convention

tussen de stad Brussel en een reclamebureau. Het gaat over 68 reclamepanelen. Die moeten bestaande panelen vervangen waarvoor de stedenbouwkundige vergunningen verlopen waren toen de nieuwe exemplaren werden geplaatst.

(verder in het Frans)

De led-reclameschermen op het grondgebied van de stad Brussel werden geplaatst naar aanleiding van een overeenkomst tussen de stad en een reclameagentschap inzake een nieuwe stedenbouwkundige vergunning. Ze vervangen de oude lichtbakken waarvoor de vergunningen waren afgelopen.

(verder in het Nederlands)

De cel ISA ontving eind september 2016 een schriftelijke klacht en werd begin oktober 2016 door de pers op de hoogte gebracht.

De stad Brussel bezorgde zes aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen in de openbare ruimte aan de gemachtigde ambtenaar, zodat die een advies kan verstrekken over eventuele afwijkingen. Dat wordt zo bepaald in het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO). De eerste aanvraag om een advies van de gemachtigde ambtenaar dateert van oktober.

In oktober bezocht de dienst Inspectie en Administratieve Sancties (IAS) de plaatsen en maakte een gedetailleerde beschrijving van de situatie op het terrein om een overzicht van de reclamepanelen op te stellen en te controleren of ze in gebruik waren.

De gemachtigd ambtenaar werkte samen met Brussel Mobiliteit om de veiligheid van de gebruikers te controleren.

Nog afgezien van de stedenbouwkundige vergunning mogen dergelijke reclameborden niet worden geplaatst zonder toestemming van de wegbeheerder, namelijk Brussel Mobiliteit of de gemeente die verantwoordelijk is voor de veiligheid op de openbare weg.

Om veiligheidsredenen heeft de gemachtigd ambtenaar de plaatsing van een aantal reclamepanelen geweigerd en voor de plaatsing

entre la Ville de Bruxelles et un annonceur publicitaire, portant sur 68 panneaux. Ils remplacent des dispositifs existants dont le permis d'urbanisme était périmé.

(poursuivant en français)

Pour contextualiser les réponses, les panneaux publicitaires équipés d'écrans à LED disposés sur le territoire de la Ville de Bruxelles s'inscrivent dans le cadre d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme ayant fait l'objet d'une convention entre la Ville et un publicitaire. Ils sont prévus en lieu et place de dispositifs rétroéclairés pour lesquels les permis étaient périmés au moment des travaux.

(poursuivant en néerlandais)

La cellule Inspection et Sanctions administratives (ISA) de Bruxelles Développement urbain (BDU) a reçu une plainte écrite fin septembre 2016 et a été informée par la presse début octobre.

Six demandes de permis d'urbanisme dans l'espace public ont été transmises par la Ville de Bruxelles pour avis au fonctionnaire délégué. La première demande d'avis date d'octobre.

En octobre, la cellule ISA s'est rendue sur le terrain et a réalisé un état des lieux détaillé afin d'inventorier les panneaux et vérifier s'ils étaient en service.

Le fonctionnaire délégué a collaboré avec Bruxelles Mobilité pour s'assurer de la sécurité des usagers.

Nonobstant le permis d'urbanisme, le placement de tels panneaux publicitaires requiert l'accord du gestionnaire de voirie (Bruxelles Mobilité ou la commune).

Pour des motifs de sécurité, le fonctionnaire délégué a refusé la pose de plusieurs panneaux et a assorti le placement d'autres panneaux de conditions, qu'ils aient déjà été placés ou non.

En octobre et novembre, la Ville de Bruxelles a aussi bien délivré que refusé des permis d'urbanisme et fixé des délais pour mettre fin aux infractions. Ces délais ont expiré fin décembre

van andere borden voorwaarden opgelegd, ongeacht of ze er reeds stonden dan wel nog moesten worden geplaatst.

In oktober en november heeft de stad Brussel zowel stedenbouwkundige vergunningen verleend als geweigerd. Ook legde ze termijnen op om een einde te maken aan alle inbreuken. Die termijnen zijn eind december 2016 verlopen.

De IAS was van plan om in de loop van januari 2017 controles uit te voeren en pv's van overtredingen op te stellen voor de borden die werden geweigerd en voor de gevallen waarin de vernieuwingswerken niet werden uitgevoerd conform de stedenbouwkundige vergunningen.

In december tekende de aanvrager viermaal beroep aan tegen de stedenbouwkundige vergunningen die de stad verleende op basis van eensluidende adviezen van de gewestelijke administratie. De directie Stedenbouw van de GOB heeft tot nu toe zes dossiers met betrekking tot stadsplannen ontvangen. Het ging om een aanvraag voor in totaal 68 plannen, waarvan er 20 werden goedgekeurd, 19 onder voorwaarden werden goedgekeurd en 27 werden geweigerd.

De gemachtigd ambtenaar verzet zich in zijn advies niet tegen de nieuwe vorm van led-reclame, die nog niet aan bod komt in de GSV. Indien u dat wenst, kan ik u gedetailleerde informatie over de motivatie van het besluit bezorgen.

Ten behoeve van het algemene belang en om de situatie beter af te stemmen op het algemene beleid heeft de gemachtigde ambtenaar echter een aantal voorwaarden opgelegd. Ook daarover kan ik u later nog informatie bezorgen.

Voor de samenstelling van het dossier voor de stedenbouwkundige vergunning is de aanvrager niet verplicht om informatie over het elektriciteitsverbruik van de panelen mee te delen. De praktische aspecten van de aansluiting vallen niet onder stedenbouw, maar onder wegbeheer.

In de dossiers voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning is nergens terug te vinden dat er camera's in de reclamepanelen zouden zijn gemonteerd.

2016.

L'ISA a prévu d'effectuer des visites en janvier 2017 et de dresser des procès-verbaux si les travaux de remise en état n'avaient pas été réalisés conformément aux permis d'urbanisme.

En décembre, le demandeur a introduit quatre recours à l'encontre des permis d'urbanisme délivrés par la Ville de Bruxelles sur la base des avis conformes de l'administration régionale. La direction de l'urbanisme du SPRB a reçu à ce jour six dossiers, pour un total de 68 panneaux, dont 20 ont été approuvés, 19 approuvés sous conditions et 27 refusés.

Dans son avis, le fonctionnaire délégué ne s'oppose pas aux publicités LED, non évoquées dans le RRU. Je peux vous transmettre les motivations de son avis.

Par ailleurs, afin de mieux inscrire cette situation dans le cadre d'une politique globale et de la faire correspondre à l'intérêt général, le fonctionnaire délégué a également imposé plusieurs conditions, que je peux également vous transmettre.

Le demandeur n'est pas tenu de préciser la consommation électrique lorsqu'il introduit sa demande de permis d'urbanisme. Quant aux aspects pratiques du raccordement, ils ne relèvent pas de l'urbanisme, mais de la gestion de la voirie.

Dans les dossiers de demande de permis d'urbanisme, il n'est nullement fait mention de caméras intégrées dans les panneaux.

Il y a lieu de distinguer les publicités éclairées par une source externe et les publicités lumineuses.

La publicité lumineuse LED n'est pas abordée dans le RRU, actuellement en cours de révision.

(poursuivant en français)

À la question de Mme Delforge, je répondrai ce que j'ai déjà dit : cela ne figure pas dans les demandes.

Je vous prie de m'excuser de la mauvaise qualité de ma réponse.

We moeten een onderscheid maken tussen reclame die door een externe bron wordt verlicht, zoals affiches die worden verlicht met projectoren, en lichtgevende reclame.

Voor reclame met ledverlichting wordt nog niets bepaald in titel 6 van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), die momenteel wordt herzien.

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, in de vergunningsaanvragen worden de camera's niet vermeld.

Ik verzoek u om mij te verontschuldigen voor de slechte kwaliteit van mijn antwoord.

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Uw antwoord is inderdaad niet erg duidelijk.

U zegt dat er in het GSV geen regels zijn bepaald voor reclame met ledverlichting. In de Nederlandse tekst van de GSV is echter sprake van 'lichtgevende reclamepanelen'. Of dat licht nu afkomstig is van ledlampjes of van neonlampen, maakt in mijn ogen niets uit. Bijgevolg bepaalt de GSV dus wel degelijk regels voor reclame met ledverlichting. Ik begrijp dan ook niet waarom u zegt dat er nog geen regels zouden bestaan. Ik begrijp evenmin waarom de helft van die panelen niet of alleen onder bepaalde voorwaarden geïnstalleerd mag worden.

U hebt er duidelijk geen idee van wie de verbruikte elektriciteit betaalt. Het is ook opmerkelijk dat de plaatsing van de camera's niet werd aangevraagd. De regering moet ingrijpen in dit dossier, dat duidelijk nog niet afgesloten is.

Ik kom hier later nog op terug.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Uw reactie stelt niet veel voor in het licht van het gevaar dat de schermen vormen. Er werd helemaal geen rekening mee gehouden dat ze*

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *En effet, votre réponse n'est pas claire.*

Selon vous, le RRU n'aborde pas la question du LED, mais la version néerlandaise du texte parle de "panneaux publicitaires lumineux". Peu importe qu'il s'agisse d'un éclairage LED ou à néon, il existe donc bel et bien une règle pour ce type de publicité !

Vous ignorez visiblement qui paie l'électricité. Je m'étonne en outre que le placement de caméras n'ait pas été demandé. Le gouvernement doit intervenir dans ce dossier.

J'y reviendrai.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je constate une réaction de votre part, mais elle reste légère au regard du fait que de tels dispositifs risquent de provoquer des accidents. Il n'a pas été tenu compte

bewegende beelden laten zien.

De wetgeving schiet tekort als artikel 23 van de GSV niet volstaat om de panelen onmiddellijk te laten verwijderen. Ecolo zal concrete regelgeving voorstellen.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

**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, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,**

betreffende "de vergunningen voor Neo".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

**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, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,**

du fait qu'ils affichent des images animées.

La législation est lacunaire, puisque l'article 23 du RRU ne semble pas suffire à faire enlever immédiatement tous ces panneaux. Nul doute que nous reviendrons devant vous avec des propositions réglementaires très concrètes.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE

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,

concernant "les permis pour NEO".

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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,

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de vele immobiliënprojecten rond het Zoniënwoud".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER STEFAN CORNELIS

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, WETENSCHAP-PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de termijnen voor stedenbouwkundige vergunningen voor nieuwe scholen".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les nombreux projets immobiliers autour de la forêt de Soignes".

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

QUESTION ORALE DE M. STEFAN CORNELIS

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,

concernant "les délais d'obtention des permis d'urbanisme pour de nouvelles écoles".

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

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE

**BRUSSELSE
REGERING,
PLAATSELIJKE
TERRITORIALE
ONTWIKKELING,
STEDELijk BELEID, MONUMENTEN
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-
AANGELEGENHEDEN, TOERISME,
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,**

**betreffende "het EK2020 en de verlichting
van de Sobieski-brug".**

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MATHILDE EL BAKRI

**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, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,**

**betreffende "de voortgang van de bouw
van openbare en sociale woningen op de
Josaphatsite in Schaerbeek".**

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar een volgende vergadering verschoven.

**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,**

**concernant "le championnat d'Europe de
football 2020 et l'illumination du pont
Sobieski".**

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

QUESTION ORALE DE MME MATHILDE EL BAKRI

**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,**

**concernant "l'avancement de la création de
logements publics et sociaux sur le site
Josaphat à Schaerbeek".**

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.