



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

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

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

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

—————  
**VERGADERING VAN  
MAANDAG 13 MAART 2017**

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 13 MARS 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 [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

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

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

**INHOUD****SOMMAIRE**

<b>INTERPELLATIES</b>	<b>8</b>	<b>INTERPELLATIONS</b>	<b>8</b>
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	8	Interpellation de Mme Céline Delforge	8
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de opstelling van het gewestelijk mobiliteitsplan".		concernant "l'élaboration du plan régional de mobilité".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	8	Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	8
betreffende "de uitwerking van het mobiliteitsplan 2018-2028".		concernant "l'élaboration du plan de mobilité 2018-2028".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	12	Discussion conjointe – Orateurs :	12
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Hasan Koyuncu (PS) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Pierre Kompany (cdH)		Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) M. Bruno De Lille (Groen) M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Hasan Koyuncu (PS) M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Pierre Kompany (cdH)	
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	27	Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	27
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de heraanleg van de Ninoofsesteenweg".		concernant "le réaménagement de la chaussée de Ninove".	
Bespreking – Sprekers:	29	Discussion – Orateurs :	29
De heer Pascal Smet, minister De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		M. Pascal Smet, ministre M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Interpellatie van mevrouw Els Ampe	32	Interpellation de Mme Els Ampe	32
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

betreffende "de verkeershinder door de moeizame aanleg van tram 9".		concernant "les embarras de circulation suite à l'aménagement laborieux de la ligne de tram 9".	
Bespreking – Sprekers:	33	Discussion – Orateurs :	33
De heer Bruno De Lille (Groen) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Els Ampe (Open Vld)		M. Bruno De Lille (Groen) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre Mme Els Ampe (Open Vld)	
MONDELINGE VRAGEN	41	QUESTIONS ORALES	41
Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	41	Question orale de M. Fabian Maingain	41
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het beroep en het verzet tegen een stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan".		concernant "le recours et l'opposition au permis d'urbanisme relatif au réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	44	Question orale de M. Paul Delva	44
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de gewestelijke vrijstellingskaarten uitgereikt door het Parkeeragentschap".		concernant "les cartes de dérogation régionales délivrées par l'Agence du Stationnement".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	47	Question orale de Mme Céline Delforge	47
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de weigering van de MIVB om het degressief tarief toe te passen op kinderen van nieuw samengestelde gezinnen die niet allemaal op dezelfde plaats gedomicilieerd zijn".		concernant "le refus de la STIB d'appliquer le tarif dégressif aux enfants de familles recomposées qui ne sont pas tous domiciliés au même endroit".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	50	Question orale de M. Marc Loewenstein	50

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de impact van het toekomstige nationale voetbalstadion op de mobiliteit".		concernant "les incidences du futur chantier du stade national sur la mobilité".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	53	Question orale de Mme Cieltje Van Achter	53
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de waterinsijpelingen in de Leopold II-tunnel".		concernant "les infiltrations d'eau dans le tunnel Léopold II".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	55	Question orale de M. Paul Delva	55
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de werken aan het spoor tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid".		concernant "les travaux sur la jonction Nord-Midi".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	57	Question orale de M. Paul Delva	57
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".		concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	61	Question orale de M. Paul Delva	61
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de fietsvriendelijke tramsporen".		concernant "des rails de tram sans risque pour les cyclistes".	
Mondelinge vraag van de heer Emin Özkara	64	Question orale de M. Emin Özkara	64
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

met Mobiliteit en Openbare Werken,		Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het gebruik van LED-lampen op de Brusselse wegen".		concernant "l'utilisation de lampes LED sur les voiries bruxelloises".	
Mondelinge vraag van mevrouw Jacqueline Rousseaux	64	Question orale de Mme Jacqueline Rousseaux	64
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de bereikbaarheid van de treinstations in het Brussels Gewest".		concernant "l'accessibilité aux abords des gares en Région bruxelloise".	
Mondelinge vraag van mevrouw Fatoumata Sidibé	64	Question orale de Mme Fatoumata Sidibé	64
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "vrouwen op de fiets".		concernant "le vélo au féminin".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cielkje Van Achter	65	Question orale de Mme Cielkje Van Achter	65
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de overstapparking COOVI".		concernant "le parking de transit CERIA".	
Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	65	Question orale de M. Arnaud Pinxteren	65
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het fietsaspect van de plannen voor Park&Ride of Park&Bike".		concernant "la dimension cycliste des projets de Park&Ride ou Park&Bike".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	68	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	68
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de werken voor de renovatie en de heraanleg van de steenweg op Bergen".	Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les travaux de rénovation et de réaménagement de la chaussée de Mons".	
Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 72 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de uitrusting van de bovengrondse haltes van de MIVB met borden die de wachttijden in realtime weergeven".	Question orale de Mme Julie de Grootte 72  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'équipement des arrêts de surface de la STIB de panneaux d'attente en temps réel".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 74 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de heraanleg van de Woluwelaan en het gebrek aan participatie".	Question orale de M. Bruno De Lille 74  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "le réaménagement du boulevard de la Woluwe et le manque de participation".	
Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 80 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de planning voor de renovatie van het station Beurs en de toestand van het station Anneessens".	Question orale de Mme Julie de Grootte 80  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "le planning de la rénovation de la station Bourse et la situation de la station Anneessens".	
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 83 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de stand van het gewestelijk spoorwegenplan 2017-2025".	Question orale de M. Pierre Kompany 83  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'état d'avancement du plan régional réseau ferré 2017-2025".	

*Voorzitterschap: de heer Sevket Temiz, tweede ondervoorzitter.  
Présidence : M. Sevket Temiz, deuxième vice-président.*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de opstelling van het  
gewestelijk mobiliteitsplan".**

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

**betreffende "de uitwerking van het  
mobiliteitsplan 2018-2028".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *U kondigde in het kader van het toekomstige mobiliteitsplan een uitgebreide verkenning via het internet aan, genaamd 'Good Move'.*

*Ondertussen is echter de overlegprocedure van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) gestart. Dat plan omvat ook een gedeelte mobiliteit. Wat als de conclusies van die twee verkenningsrondes uiteenlopen of elkaar tegenspreken?*

*Hoe legt u aan de burger uit dat hij binnen verschillende kaders twee keer over hetzelfde onderwerp wordt ondervraagd?*

*Aan de voorbereidende fasen neemt een aantal mobiliteitsspecialisten deel. Hoe betreft u de belangrijkste betrokkenen, de burgers, bij deze*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'élaboration du plan régional  
de mobilité".**

### INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

**concernant "l'élaboration du plan de  
mobilité 2018-2028".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous venez d'annoncer le lancement d'une vaste consultation, "Good Move", via un site internet, dans le cadre de l'élaboration du futur plan de mobilité.

Or la procédure de consultation du Plan régional de développement durable (PRDD) a été lancée et ce plan comporte également un volet mobilité, avec des éléments très concrets. Qu'advient-il si les conclusions des deux consultations sont différentes, voire contradictoires sur certains points ?

Comment expliquer au citoyen qu'il sera consulté deux fois sur le même sujet, mais pas dans le même cadre ?

À la lecture des procédures, je constate qu'après une première approbation par le gouvernement, une consultation sera organisée par le biais d'une



*plannen? Bent u van mening dat het standpunt van een verstokte autorijder op één lijn moet worden gesteld met dat van iemand die dagelijks het openbaar vervoer gebruikt?*

*Verloopt het overleg volledig vrij, of legt de regering een aantal doelstellingen op? Per slot van rekening willen we te weten komen wat de burger als de beste oplossing ziet om een bepaald doel te bereiken.*

*Dat lukt niet als er alleen mobiliteitsdeskundigen worden uitgenodigd. Hoe wilt u buiten de openbare raadpleging de burger bij het proces betrekken? Op welke manier wilt u burgers daarvoor selecteren? Bent u van plan rekening te houden met die burgers die zich alleen maar met hun eigen auto willen verplaatsen en zo snel mogelijk willen kunnen parkeren, of wilt u ook de mening van MIVB-reizigers horen?*

*Verplaatsen de medewerkers van Brussel Mobiliteit of van de gemeenten die u raadpleegde zich met het openbaar vervoer? Personen die zich in het gezelschap van jonge kinderen verplaatsen hebben wellicht niet dezelfde ervaring als een jonge, gezonde man die in het centrum van de stad woont. Die vragen worden niet behandeld. De informatie op de website stelt mij niet gerust. Hoe zorgt u ervoor dat u niet uitsluitend geprivilegieerde groepen aanspreekt?*

*Zal u erin slagen om ook burgers die niet erg bedreven zijn in het bekendmaken van hun standpunt, inspraak te bieden?*

*Het is belangrijk dat de verschillende visies allemaal aan bod kunnen komen.*

*De regeerperiode is ondertussen meer dan halfweg. Nu kondigt u een ambitieus plan rond inspraak of raadpleging in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan aan. Wanneer neemt de politiek haar verantwoordelijkheid? Bestaat er geen risico dat u die verantwoordelijkheid op de burger afschuift?*

*Tegen de tijd dat de inspraakprocedure is afgerond, staan de verkiezingen voor de deur. Misschien is de volgende regering weinig enthousiast over de conclusies en legt ze de verantwoordelijkheid ervoor bij de huidige regering.*

enquête publique. Je n'y vois rien de révolutionnaire ni de très participatif.

En revanche, dans les phases préliminaires, on note une série de panels de professionnels de la mobilité, avec l'une ou l'autre association, mais comment est-ce que les premiers concernés, les citoyens, des usagers quotidiens, seront associés ? À partir du moment, où l'on va s'adresser aux citoyens, estime-t-on, par exemple, que l'avis de quelqu'un qui ne veut se déplacer qu'en voiture et défend, comme si c'était un droit de l'homme primordial, celui de rouler et de parker, doit être mis sur le même pied que l'opinion d'une personne qui prend les transports en commun au quotidien ?

Est-ce qu'on fonctionne en roue libre ou est-ce qu'au moment d'organiser une consultation, le pouvoir politique pose d'abord une série d'objectifs ? Nous, pouvoirs politiques, nous sommes quand même des gens responsables et investis d'une mission : on aimerait bien atteindre tel ou tel objectif et la question est ce que pense le citoyen des bons moyens pour y parvenir ?

Mais ce n'est pas ce que je vois. Ce que je vois c'est qu'on a pris des professionnels de la mobilité pour des tables rondes dans le cadre d'un travail préliminaire. À aucun moment, je ne vois, à part via une consultation publique, comment le citoyen va être réellement associé au processus et, auquel cas, comment ce citoyen va être "sélectionné" ? Si ses objectifs dans la vie se limitent à pouvoir rouler tout le temps en voiture et se garer le plus vite possible, ces questions seront-elles prises en considération ou bien lui dira-t-on "Non, vous ne pouvez opter pour de tels objectifs", ou bien dirons-nous : "Nous aimerions entendre les usagers de la STIB, savoir comment ils ressentent eux les choses" ?

Ce que je vois, c'est qu'on a fait appel aux personnes de Bruxelles mobilité, aux gens des communes, etc., mais je ne sais pas si, au quotidien, ces personnes se déplacent en transports en commun. Des personnes qui se déplacent avec des enfants en bas-âge n'auront sans doute pas le même vécu qu'un homme jeune en bonne santé qui habite le centre. Toutes ces questions n'apparaissent pas. Quand je consulte le site, je suis loin d'être rassurée. De la même manière, va-t-on s'assurer qu'on ne s'adresse pas à un public privilégié ?

*Binnen welk kader en met welk doel organiseert u de inspraak?*

*U wilt dat de oppositie aan het proces deelneemt, maar voegt er meteen aan toe dat dat moeilijk is. Dat is de beste manier om de boel fout te doen lopen!*

Si, à un moment donné, le citoyen a son mot à dire, réussira-t-on à associer des gens qui n'ont pas spécialement l'habitude de participer, de s'exprimer, de faire valoir leur point de vue ? La mobilité concerne tout le monde au quotidien. S'il y a bien un sujet où l'on est tous un peu expert de notre vécu, c'est la mobilité.

Il est dès lors fondamental d'écouter des gens qui vivent des réalités différentes. L'on ne pourra pas faire l'économie de démarches particulières pour s'assurer d'une participation qui reflète le vécu des gens dans leur diversité.

Mon autre question relative au processus de participation concerne le calendrier. Nous avons déjà largement dépassé le cap de la mi-législature. Vous annoncez aujourd'hui un ambitieux projet de participation ou de consultation - ce n'est pas toujours très clair - dans le cadre de l'élaboration du Plan régional de mobilité. Or, à quel moment, le politique s'assure-t-il qu'il garde la responsabilité des choses ou assume-t-il un mauvais fonctionnement ou de mauvais résultats ? Ne risque-t-il pas d'en reporter la responsabilité sur les citoyens ?

Le temps que le processus de participation soit achevé, nous serons probablement à la veille des élections. On ne peut exclure que le gouvernement suivant soit beaucoup moins enthousiaste quant aux conclusions et n'en rejette la responsabilité sur le gouvernement précédent ?

Cela soulève une série de questions. Si le principe de la participation est louable, son mode d'organisation est capital. Dans quel cadre et selon quels objectifs s'opèrera-t-elle ?

Enfin, je me suis réjoui de vous entendre souhaiter que l'opposition s'associe au processus. Mais vous en avez aussitôt souligné la difficulté. Je ne m'y prendrais pas autrement si je voulais que cela se passe mal !

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *Het Gewestelijk Mobiliteitsplan moet om de tien jaar door de regering worden herzien.*

*Voor deze nieuwe versie legt de regering de nadruk*

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Le Plan régional de mobilité est un instrument stratégique d'orientation et d'application de la politique de mobilité. Ce plan doit être revu tous les dix ans par le gouvernement.

*op de samenwerking met de verschillende betrokkenen. Ik juich die open, participatieve en transparante werkwijze toe. Het is evenwel jammer dat de opmaak van het mobiliteitsplan samenvalt met die van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO).*

*Op welke manier kunnen die twee plannen elkaar beïnvloeden? Wat als de werkgroepen vaststellen dat een doelstelling in het GPDO niet pertinent is? Is het dan mogelijk om de koers bij te stellen via het mobiliteitsplan?*

*Er is op het GPDO niet zo veel reactie van het publiek gekomen als verwacht. Ik vrees dat de website goodmove.brussels niet veel meer succes zal hebben en dat de Brusselaars maar moeilijk wegwijs raken uit al die plannen.*

*Ook BECI heeft zijn twijfels over het succes van de actie goodmove.brussels. BECI vreest dat de participatie zeer oppervlakkig blijft als er alleen wordt gewerkt met een website waarop slechts één vraag wordt gesteld. Momenteel wordt er bijvoorbeeld al tientallen dagen dezelfde vraag gesteld: zijn er voldoende voetgangerszones in Brussel? Er zijn drie antwoorden mogelijk: er zijn er te weinig, er zijn er voldoende of er zijn er te veel.*

*Voor het overige is de website maar magertjes. Ik snap niet hoe dit tot een actieve en zinvolle participatie kan leiden.*

*Om de participatie te volgen, heb ik mij ingeschreven op de Facebookpagina, maar die omvat slechts enkele persartikelen.*

*Hoe evalueert u het succes van deze participatieve aanpak? Hebt u nagedacht over een meer originele en dynamische strategie? U zei dat u zich vooral tot de jongeren wilde richten. Wat is uw strategie om dat publiek te bereiken?*

*Op welke manier zult u rekening houden met de adviezen? Welk gewicht zullen ze hebben bij de opmaak van het plan?*

*Wat zijn de conclusies van de vergelijkende studie?*

*Wat is het tijdschema voor de uitvoering van het mobiliteitsplan?*

Pour cette nouvelle mouture, le gouvernement lance un travail orienté sur la coopération et l'inclusion des divers acteurs, qu'ils soient directement concernés ou spécialisés dans le domaine de la mobilité.

Je me réjouis de ce que cette méthode de travail, à la fois ouverte, participative et transparente, soit mise en œuvre. Nous pouvons toutefois regretter que son élaboration soit concomitante à la réalisation et à l'enquête publique du Plan régional de développement durable (PRDD).

Je souhaiterais savoir de quelle manière ces deux plans pourraient s'influencer. Si, par exemple, le travail effectué par les groupes de travail venait à contredire ou à révéler la non-pertinence d'un objectif déterminé par le PRDD, serait-il possible de recadrer le tir dans le Plan de mobilité ?

Par ailleurs, nous savons que le PRDD ne crée pas l'engouement espéré auprès de la population. Je redoute que le site goodmove.brussels n'ait pas plus de succès et que les Bruxellois se perdent dans tous ces plans.

Tout récemment, nous avons pu lire les craintes émises par BECI concernant le manque de succès de l'action goodmove.brussels et la superficialité de l'aspect participatif via un site internet où l'objet se limite à une question posée aux internautes. Par exemple, depuis des dizaines de jours, la question est la suivante : Y a-t-il suffisamment de zones piétonnes à Bruxelles ? Trois possibilités de réponse sont offertes : il en faut plus, il y en a suffisamment ou il y en a trop.

Du reste, le site n'est pas très fourni et je vois peu comment une participation active et pertinente pourrait se mettre en place.

Afin de suivre cette participation, je me suis abonné à la page Facebook. Elle ne comporte qu'une série d'articles de presse sur la mobilité, un peu à l'image de ce qui a été fait pour l'étude prospective Mobil2040, dont la page existe toujours.

Comment évaluez-vous le succès de cette démarche participative ? Avez-vous réfléchi à une stratégie pour améliorer l'originalité et le dynamisme de cette participation ? Vous disiez vouloir surtout cibler les jeunes : quelle est votre

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's over de afstemming tussen het GPDO en het Gewestelijk Mobiliteitsplan en de raadplegingsmethode.*

*Bent u van plan het Iris 2-plan te evalueren voor het participatief proces van start gaat? Wie zal die evaluatie uitvoeren? Wanneer?*

*Hoe zullen de voorstellen worden behandeld? Zullen ze worden geëvalueerd door het consortium Smart Team? Zult u simulaties maken? Met welk programma?*

*Wanneer zullen de ontmoetingen plaatsvinden? Zullen alle gemeenten worden geraadpleegd? Welke vorm zullen de participatieve workshops aannemen?*

*De mobiliteit stopt niet aan de grenzen van ons gewest. Overweegt u om ook de partners in de metropolitane gemeenschap te raadplegen? Welke?*

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

stratégie pour atteindre ce public ?

De quelle manière ces avis seront-ils pris en compte ? Quel poids auront-ils dans l'élaboration du plan ?

Quelles sont les conclusions de l'étude comparative avec les villes étrangères ?

Enfin, pouvez-vous me préciser le calendrier de réalisation du plan de mobilité ? Le nombre d'acteurs inclus dans le processus soulève évidemment la question du délai.

*Discussion conjointe*

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je rejoins les questions de mes collègues sur l'adéquation entre le PRDD et le plan régional de mobilité, d'une part, et la méthodologie appliquée pour les futures consultations, d'autre part.

Je m'interroge aussi sur le fait qu'aucun monitoring du Plan Iris 2 de 2010 ne soit annoncé avant de démarrer le processus participatif. En outre, nous pouvons légitimement nous demander comment les propositions des divers acteurs seront intégrées et évaluées. À cet égard, avez-vous retenu d'évaluer le Plan Iris 2 avant la fin du processus participatif ? Dans l'affirmative, quand et par qui ?

Quelle méthodologie avez-vous retenue pour les propositions qui seront soumises ? Seront-elles évaluées par le consortium Smart Team. Comptez-vous les simuler ? Dans l'affirmative, avec quel outil ?

Quel est le calendrier des rencontres ? Toutes les communes seront-elles associées ? Sous quelle forme seront organisés les ateliers participatifs ?

La mobilité ne s'arrête pas aux frontières de notre Région, mais se gère à l'échelle métropolitaine. Envisagez-vous d'associer d'autres acteurs de la mobilité appartenant à cette zone métropolitaine ? Dans l'affirmative, lesquels ?

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik sluit me aan bij heel wat opmerkingen van mijn collega's.

Groen is voorstander van participatief werken. We vinden dat de regering daarin tekortschiet.

Bij de aankondiging van Good Move, het Brusselse mobiliteitsplan voor de periode 2018-2028, waren we verheugd te horen dat de regering werk zou maken van participatie.

Mijnheer de minister, ik vraag me af of u de website al bezocht hebt. Zo ja, dan kunt u toch niet anders dan kwaad worden: deze website zet de bevolking helemaal niet aan tot participatie.

Op de eerste plaats moeten de burgers informatie krijgen. Ze moeten weten waaraan ze zullen meewerken, ze moeten informatie krijgen over de achtergrond van de problemen, enzovoort. Daarover staat helemaal niets op de website.

Voorts moeten de burgers hun mening kunnen geven, maar ook dat is nog niet mogelijk op de website. De heer Kompany had het zonet over de enige vraag die op de website te vinden is. Die vraag kan echter niet in het kader van een participatief project worden gebruikt. Het gaat om een online poll die neerkomt op de vraag of je voor of tegen voetgangerszones bent. Dat is helemaal niet de juiste werkwijze, want met de antwoorden kan je niet aan de slag.

Een burger die wil participeren, moet eerst een charter ondertekenen op de website. Dat is het dan! Verder geraakt hij niet.

Op de vraag wat er in het plan moet staan, luidt het antwoord "dat dat later komt". Zoals mevrouw Delforge terecht heeft opgemerkt, verwacht je toch dat de grote lijnen al zouden zijn uitgezet. Er zijn helemaal nog geen grote lijnen in zicht. Op die manier kan je onmogelijk enige participatie verwachten.

Wanneer een project van start gaat, krijgt het de meeste aandacht. Mensen zijn dan benieuwd en gaan kijken naar de website. Zij die willen participeren, steken dan de handen uit de mouwen. Maar dan komen ze op zo'n website terecht en lopen ze tegen een muur. Dat is echt een gemiste kans. Er is nood aan een nieuwe start en de minister moet ervoor zorgen dat dit op een totaal

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Groen défend la démarche participative et estime que le gouvernement manque d'ambition en la matière.*

*Ainsi, le site internet de Good Move, le plan de mobilité bruxellois pour la période 2018-2028, n'encourage aucunement la participation citoyenne.*

*Les citoyens ne sont pas du tout informés de l'objet de la collaboration, de l'origine des problèmes, etc. Ils n'ont pas non plus la possibilité de donner leur avis. La seule question qui figure sur le site ne peut être utilisée dans le cadre d'un projet participatif, puisqu'il s'agit de voter pour ou contre les zones piétonnes.*

*Un citoyen désireux de participer doit d'abord signer une charte sur le site, et les choses en restent là.*

*À propos du contenu du plan, la réponse est "qu'il sera dévoilé plus tard". Comment escompter une quelconque participation si ses grandes lignes ne sont même pas exposées ?*

*Lorsqu'un projet démarre, il suscite beaucoup de curiosité et d'engouement auprès du public. En l'occurrence, le public déchanté rapidement en se heurtant au mur du site internet.*

*Nous apprenons que le plan régional de mobilité aura force de loi dès son entrée en vigueur, ce qui signifie que les communes devront concevoir leurs plans de mobilité en conséquence.*

*Les communes en sont-elles informées ? Comment les impliquerez-vous dans ce dossier ? Comment le calendrier des communes s'ajuste-t-il à celui du nouveau plan régional de mobilité ?*

*En cas de désaccord, la Région est-elle habilitée à rédiger elle-même des plans communaux de mobilité, ce qui est la seule manière de garantir la cohérence des politiques communales en la matière ?*

*S'il est exact que le Plan régional de développement durable (PRDD) mentionne les grandes lignes du nouveau plan régional de mobilité, Good Move manque alors d'ambition. En effet, étant une traduction de l'actuel accord du*

andere manier gebeurt.

Het is een primeur dat het gewestelijk mobiliteitsplan al van bij aanvang kracht van wet zal hebben. Dat betekent dat het richtinggevend is voor de gemeenten. Die zullen hun gemeentelijke mobiliteitsplannen aan het gewestelijke mobiliteitsplan moeten aanpassen.

Zijn de gemeenten daarvan op de hoogte? Hoe zult u hen bij het dossier betrekken? Hoe sluit de planning van de gemeenten aan bij de gewestelijke planning voor het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan?

Heeft het gewest de bevoegdheid om zelf gemeentelijke mobiliteitsplannen op te stellen, als een gemeente niet akkoord gaat met het gewestelijke plan? Enkel op die manier kan het zich ervan vergewissen dat het beleid van de negentien gemeenten op elkaar afgestemd is.

Wat we tot nu toe hebben vernomen, is te weinig ambitieus. Klopt het dat in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) de grote lijnen te vinden zijn, die het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan moet volgen? In dat geval is Good Move niet ambitieus genoeg. Het GPDO is immers een vertaling van het huidige regeerakkoord en loopt, op een paar uitzonderingen na, slechts tot 2018-2019.

Hoe zal de minister de website aanpassen, zodat echte participatie mogelijk wordt? Zullen er ook andere vormen van participatie worden uitgewerkt? Hoe zal de minister de gemeenten bij het dossier betrekken en hen verzekeren dat ze echt aan het participatieproces deelnemen? Wat is het tijdschema voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen, in het kielzog van het gewestelijke mobiliteitsplan?

Hoe zal de minister streven naar ambitieuze doelstellingen, die verder reiken dan het GPDO? Als de regering louter het GPDO volgt, zal ze al in 2019 klaar zijn met haar werk en zal er de volgende negen jaar niet veel meer bewegen op het vlak van het gewestelijke mobiliteitsplan.

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

*gouvernement, le PRDD prendra fin, à quelques exceptions près, en 2018-2019.*

*Quelles modifications apporterez-vous au site internet afin de favoriser une réelle participation ? D'autres formes de participation seront-elles mises en place ? Comment comptez-vous impliquer les communes dans ce dossier et leur donner l'assurance qu'elles pourront réellement prendre part au processus participatif ? Quel est l'échéancier des plans communaux de mobilité, dans le sillage du plan régional de mobilité ?*

*Comment développerez-vous des objectifs plus ambitieux que ceux du PRDD ?*

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

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De opeenvolgende regeringen hebben een eindeloze reeks plannen en projecten uitgedokterd die allemaal op de lange baan zijn geschoven. Er is nood aan duidelijke doelstellingen en een actieprogramma.*

*Naburige steden, die vanwege hun mobiliteitsbeleid als voorbeeld worden aangehaald, hebben allemaal vergelijkbare recepten toegepast, waarin telkens de volgende ingrediënten terugkomen:*

*- een burgemeester met een duidelijke visie op zijn project;*

*- betrokken lokale overheden;*

*- massale investeringen in openbaar vervoer;*

*- een efficiënt intermodaliteitsbeleid;*

*- een parkeerbeleid dat wordt afgestemd op het beleid om de openbare ruimte te heroveren op de auto.*

*Het gewestelijk mobiliteitsplan biedt ons de mogelijkheid om een duidelijke strategie uit te werken om de mobiliteit in Brussel te verbeteren.*

*Naast de belangrijke vraag over hoe het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan aansluit bij het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO), wil ik van u het volgende weten.*

*Het ontbreken van een evaluatie van het Iris 2-plan, een actieprogramma, becijferde doelstellingen, een begroting en een gedetailleerde planning gaf aanleiding tot kritiek in verband met het mobiliteitshoofdstuk van het GPDO. Hoe speelt het toekomstige mobiliteitsplan in op die kritiek?*

*Hoe worden de lokale besturen en de andere gewesten geraadpleegd? Hoe worden ze bij het proces betrokken?*

*Welke verenigingen worden aangesproken om het gewestelijk mobiliteitsplan uit te voeren? Ik denk aan milieuverenigingen, maar ook aan mensen die de belangen van minder mobiele mensen verdedigen, vertegenwoordigers van de economische sector, enzovoort.*

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Les gouvernements successifs ont produit trop de plans, de projets dont les délais ont été reportés. Le gouvernement doit fixer des objectifs clairs et mettre en œuvre un programme d'actions soutenu par une volonté politique forte.

Les villes avoisinantes, qui sont citées en exemple pour leur politique de mobilité, ont toutes appliqué des recettes comparables, composées d'une série d'ingrédients :

- la présence d'un responsable politique à la tête de la ville ayant une vision claire de son projet, fort d'une grande légitimité et tenace ;

- des autorités locales impliquées dans le programme soit de manière institutionnelle, soit financière ;

- un investissement massif dans la politique de transport public ;

- une politique d'intermodalité efficace qui offre aux citoyens des modes multiples et coordonnés de déplacement, de préférence gérés par une seule entité ;

- et une politique de stationnement étroitement associée à la politique de réappropriation de l'espace public visant à réduire le parking sur la voie publique tout en développant en contrepartie des emplacements hors voiries au profit des riverains et des activités commerciales et économiques.

La mise en place d'un plan régional de mobilité offre l'occasion d'adopter un programme d'action et une stratégie opérationnelle claire et finançable pour améliorer la mobilité à Bruxelles afin que cohabitent harmonieusement les différents usagers (voitures, transports publics, deux roues motorisés, vélos, piétons).

Outre la question importante posée par mes collègues sur l'articulation de ce futur plan régional de mobilité et du Plan régional de développement durable (PRDD), impliquant deux procédures de consultation parallèles sur des projets qui sont étroitement liés, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

L'absence d'un bilan du Plan Iris 2, d'un

*Maakt het gewest werk van een overkoepelende visie op mobiliteit, die rekening houdt met het leefmilieu, de ruimtelijke ordening, huisvesting en belastingen en tegelijkertijd de federale, gewestelijke en gemeentelijke overheden bij het project betreft? Hoe zal het gewest zijn goede intenties omzetten in concrete projecten? Welke plaats krijgen nieuwe technologieën in de toekomstige mobiliteitsmaatregelen?*

*Mijn collega's hadden het al over de structuur van goodmove.brussels. Ik neem aan dat daar een bedoeling achter schuilt. Wie nu op de site gaat kijken, moet vaak terugkeren om iets nieuws te lezen. Ik wil van u weten wat de logica daarvan is en hoe die aanpak de burgerparticipatie kan stimuleren. Ik wil ook inzicht krijgen in de kosten voor de participatie, de website en de hele participatieve procedure.*

programme d'actions, d'objectifs chiffrés, de budget et d'agenda détaillé est l'une des critiques formulées pour l'axe 4 du PRDD, l'axe mobilité. Qu'est-il prévu dans le futur plan de mobilité afin de répondre à ces observations légitimes ?

Qu'en est-il des modalités de consultation des pouvoirs locaux et des autres Régions ?

Qu'en est-il de l'implication de chacun dans ce processus ?

Quelles sont les associations sollicitées pour réaliser ce plan régional de mobilité ? Je pense aux associations environnementales, aux groupes de défense des personnes à mobilité réduite mais aussi aux organisations représentatives du secteur économique, etc.

Concernant la gouvernance, comment la Région va-t-elle assurer une vision de la mobilité transversale tant en interne, en intégrant notamment environnement, aménagement du territoire, logement et fiscalité, qu'au niveau métropolitain en intégrant les niveaux fédéral, régional et communal ? Comment la Région va-t-elle s'assurer de ce que les bonnes intentions se transforment en projets concrets ?

Qu'en sera-t-il de la prise en compte des nouvelles technologies dans les futures mesures en termes de mobilité ? Elles constituent une réalité incontournable aujourd'hui. Comment comptez-vous les intégrer à l'élaboration et à la mise en œuvre du futur plan régional de mobilité ?

Enfin, et cela a déjà été abordé par mes collègues, au niveau de la structure du site goodmove.brussels, je suppose qu'il y a un objectif sous-jacent. En tout cas, quand on consulte le site, on remarque qu'on doit y aller souvent pour pouvoir être alimenté. Il y a donc un effort à faire de la part du participant. C'est peut-être une manière de communiquer, une stratégie qui a été mise en place avec des sociétés spécialisées en communication, en participation citoyenne.

J'aimerais connaître la logique et constater que cette procédure sera bien efficace en matière de participation citoyenne. Nous en doutons pour l'instant, mais peut-être nous trompons-nous. Peut-être allez-vous nous éclairer et allons-nous comprendre l'intérêt du processus qui s'avèrera



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

**De heer Hasan Koyuncu (PS)** *(in het Frans).*- De vraag over hoe het toekomstige mobiliteitsplan en het GPDO zullen interageren is inderdaad pertinent. Mijn collega's hebben gelijk als ze benadrukken dat het noodzakelijk is om beide processen te integreren. Hoe ziet de chronologie van het beslissingsproces eruit?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Het gaat niet om een klassieke inspraakprocedure waarbij de burger met doelgerichte vragen om zijn mening wordt gevraagd, waar dan vervolgens gezegd een conclusie uit wordt getrokken, terwijl de plannen al lang klaarliggen. In dit geval wil ik transparant werken. Aangezien deze methode voor het eerst wordt gebruikt, weet ik niet of ze efficiënt is.

*Een consortium van specialisten in communicatie, participatie en mobiliteit moet van bij het begin zo veel mogelijk informatie verzamelen. Naarmate het dossier groeit, zal de tekst van het plan worden herschreven.*

*Ik stelde het Iris 2-plan destijds op. De volgende regering deed er lang over om het lichtjes aan te passen, maar uiteindelijk raakte het goedgekeurd. Ik vond toen al dat er inspraak nodig was, maar de regering legde gewoon plannen op zonder wie dan ook te raadplegen.*

*In dit geval werden er eerst een vergelijkende studie en andere analyses uitgevoerd, die u op de website kunt raadplegen. Ik vroeg de gemeenten om hun wensen binnen de drie maanden bekend te maken. Al die informatie wordt openbaar gemaakt. Op basis van die gegevens en bijkomende*

utile pour récolter les avis des habitants, des associations, etc. ?

Je voudrais également avoir des informations sur le coût de cette participation, du site internet et de l'ensemble de la procédure participative.

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

**M. Hasan Koyuncu (PS).**- M. le ministre, il est effectivement pertinent de savoir comment les processus d'élaboration conjoints entre le futur plan régional de mobilité et le Plan régional de développement durable (PRDD) vont interagir. Je pense que mes collègues ont raison de souligner l'importance de bien intégrer les deux processus. Pouvez-vous nous préciser quelle sera la chronologie de la prise de décision du gouvernement ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous ne sommes pas dans un processus de participation classique, qui consiste à demander aux gens d'exprimer leur opinion en leur posant des questions orientées et à en tirer de soi-disant conclusions, alors que les plans sont déjà décidés. En l'occurrence, nous jouons la carte de la transparence. C'est d'ailleurs la première fois que nous utilisons cette méthode, et nous ignorons donc si elle sera efficace.

Un consortium de spécialistes en communication, en participation et en mobilité a répondu à l'appel qui accompagne le processus. L'idée est de disposer d'un maximum d'information dès le début de la rédaction du plan. De nombreux documents s'ajouteront au dossier au fur et à mesure du processus commun de réécriture.

Le Plan Iris 2, que j'ai rédigé en mon temps et que le gouvernement suivant a pris beaucoup de temps à modifier très légèrement, a finalement été approuvé. À l'époque déjà, j'estimais qu'il fallait introduire la notion de participation qui était inexistante : le gouvernement imposait ses plans sans consulter personne.

Dans le cas présent, nous avons donc commencé par réaliser une étude comparative et d'autres analyses, qui sont déjà disponibles sur le site

*elementen stel ik een voorontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan op, dat openbaar wordt gemaakt. Over dat voorontwerp komt er een nieuwe raadpleging en een groot debat.*

*Om te beginnen nodig ik mensen uit voor een debat over de doelstellingen en de mogelijkheden van een toekomstig plan. Niets ligt bij voorbaat vast. Op basis van de resultaten organiseer ik workshops en stel ik een voorontwerp voor dat ik met de burger bespreek. Het ontwerp dat daaruit voortvloeit, wordt het voorwerp van een formele raadpleging. Ik hoop dat die manier van werken resultaat oplevert.*

*De informatie op de website is beperkt, maar wordt de komende weken aangevuld.*

*In het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan worden de maatregelen verduidelijkt die nodig zijn om de strategische richtsnoeren van het GPDO uit te voeren. Normaal ronden we het volledige proces rond het GPDO af voor het gewestelijk mobiliteitsplan in werking treedt. Deze keer starten we beide procedures tegelijkertijd. Wanneer er voor het GPDO een openbaar onderzoek loopt, zal de burger begrijpen dat er ook een Gewestelijk Mobiliteitsplan moet komen, dat uiteraard aan de doelstellingen voor het GPDO moet beantwoorden.*

*Wat als de doelstellingen van beide plannen elkaar tegenspreken? De regering is begonnen met beslissingen te nemen over de doelstellingen. Daarna moet ze een synthese krijgen van de opmerkingen die tijdens de consultatie werden geformuleerd en het GPDO in tweede lezing bestuderen om de voorkeur te kunnen geven aan een bepaalde doelstelling. Dat kan ze op dat moment omdat ze al een idee heeft van het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan.*

*Het gewestelijke mobiliteitsplan moet leiden tot de realisatie van een aantal strategische keuzes. Het moet een duidelijk plan worden, met concrete doelstellingen en acties. Ik hoop dat er bij meerderheid en oppositie een zo ruim mogelijke consensus over het plan kan worden bereikt.*

*Zodra de conclusies van het GPDO duidelijk zijn, zullen we ze publiceren op de website van het gewestelijke mobiliteitsplan.*

*We kiezen voor een nieuwe aanpak in die zin dat*

internet. Nous avons demandé à toutes les communes de formuler leurs desiderata dans un délai de trois mois. Toutes ces informations seront rendues publiques. Ces données constitueront une base à laquelle nous ajouterons d'autres éléments pour la rédaction d'un avant-projet de plan régional de mobilité qui sera porté à la connaissance du public. Cet avant-projet fera également l'objet d'une nouvelle consultation et d'un grand débat.

La méthode que nous testons consiste, comme pour le réaménagement des squares, à commencer par inviter les gens à débattre des objectifs et des possibilités d'un futur plan, alors que rien n'a encore été écrit. Sur cette base, nous organisons des ateliers et élaborons un avant-projet qui sera débattu avec les citoyens. Le projet ainsi obtenu est ensuite soumis à une consultation formelle. J'espère que cette méthodologie fonctionnera.

Il est exact que le site internet ne livre, à ce stade, que des informations succinctes, mais il sera étoffé au fil de semaines.

Il a été décidé que le futur plan régional de mobilité préciserait les mesures à mettre en place afin de s'inscrire dans les orientations stratégiques du PRDD. En temps normal, nous laissons s'accomplir tout le processus entourant le PRDD avant de lancer le plan régional de mobilité. Nous avons, cette fois, décidé de lancer les deux processus simultanément. De la sorte, lorsque le PRDD fera l'objet d'une enquête publique, les gens comprendront qu'un plan régional de mobilité doit également être établi. Bien entendu, le futur plan régional de mobilité doit s'inscrire dans les objectifs définis pour le PRDD.

Que se passera-t-il en cas de contradiction entre les objectifs des deux plans? Le gouvernement a commencé par statuer sur ces grands objectifs. Certains d'entre eux seront plus ou moins ambitieux, et c'était précisément l'objectif de la procédure de consultation dans le cadre du PRDD. Le gouvernement devra ensuite disposer d'une synthèse des remarques qui auront été formulées et examiner le PRDD en deuxième lecture pour favoriser l'un ou l'autre objectif, ayant déjà pu prendre la température au niveau de la procédure du futur plan régional de mobilité.

Le futur plan régional de mobilité est un plan de mise en œuvre des choix stratégiques. Comme

*we geen vooraf bekostofd plan aan de burgers voorleggen, maar dat we hen raadplegen terwijl we bezig zijn met het opstellen van het plan.*

*Brussel Mobiliteit heeft tussen september 2016 en januari 2017 bilaterale ontmoetingen gehad, online enquêtes gehouden en workshops met adviesbureaus georganiseerd met het oog op de opstelling van het mobiliteitsplan. In deze verkennende fase werden ongeveer tweehonderd belangrijke betrokkenen bereikt. Dat resulteerde in een reeks aanbevelingen voor de inhoud van het toekomstige mobiliteitsplan.*

*De komende weken en maanden staan er nog andere gesprekken op het programma.*

*Van elke stap van de uitwerking van het plan wordt gedetailleerd verslag uitgebracht op de website.*

*De burgers worden op verschillende manieren bij dat proces betrokken, met name door middel van:*

*- specifieke vragen op de website en via sociale media;*

*- de deelname van verenigingen aan de workshops;*

*- onze aanwezigheid op evenementen zoals het Irisfeest, de autoloze zondag etc., om ideeën uit te wisselen met burgers;*

*- het permanent verspreiden van informatie via onze perspartners, zoals Le Soir;*

*- follow-up en analyse van commentaar in de pers;*

*- het samenwerken met de gemeenten;*

*- het ondersteunen van projecten en evenementen zoals Living Brussels die in de gemeenten georganiseerd worden.*

*Alle adviezen, studies en documenten die daaruit voortvloeien, zullen de gesprekken voeden en ons in staat stellen strategische oriëntaties voor te stellen. In de fase van het openbaar onderzoek zullen we de burgers nog ruimer raadplegen en ons in het bijzonder richten tot een jonger publiek.*

*In de verkennende fase hebben we ook samengewerkt met de gemeenten en de administraties, alsook met*

M. Loewenstein l'a dit à juste titre, les plans bruxellois sont nombreux. Je souhaite donc obtenir un plan régional de mobilité clair, qui s'inscrit tant dans des objectifs que dans des actions concrètes.

En outre, j'ai proposé que majorité comme opposition puissent se retrouver dans ce plan, que nous tentions de parvenir au plus grand consensus à son sujet.

Dès que les conclusions du PRDD seront claires, elles pourront être consultées sur le site internet du plan régional de mobilité. Dès lors, un nouveau processus de participation sera mis en œuvre.

Nous adoptons donc une nouvelle démarche : le projet n'a pas été concocté au sein des cabinets avec les communes pour être ensuite soumis aux citoyens. Au contraire, la consultation et la participation ont lieu en même temps que la rédaction du plan.

Entre septembre 2016 et janvier 2017, Bruxelles Mobilité a organisé des rencontres bilatérales, des enquêtes en ligne et des ateliers animés par les bureaux d'études en charge de l'élaboration du nouveau plan régional de mobilité. Près de 200 acteurs-clés du dossier sont intervenus au cours de cette phase exploratoire de l'opération de consultation Good Move, qui visait à identifier les projets positifs et les bonnes pratiques. Elles ont ensuite formulé des recommandations pour le contenu du futur plan régional de mobilité.

D'autres moments de dialogue sont prévus dans les semaines et les mois qui viennent.

Du diagnostic au plan d'action, chaque étape de l'élaboration du plan fait l'objet d'une information détaillée qui sera progressivement mise à disposition sur le site internet.

L'implication des citoyens proprement dite se traduit par :

- des questions précises postées sur le site internet et relayées par les réseaux sociaux ;

- l'implication du secteur associatif dans les ateliers de coconstruction ;

- une présence physique et des échanges citoyens

*transportmaatschappijen, vertegenwoordigers van de economische sector en het verenigingsleven en ten slotte de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), die een belangrijke rol zal blijven spelen. Alle vermelde instellingen zullen in april bovendien uitgenodigd worden om deel te nemen aan de gesprekken over de integratie van de strategische oriëntaties in het plan.*

*De website is online sinds 22 februari en op dit moment beschik ik nog niet over gegevens in verband met het aantal bezoekers. Momenteel is de inhoud nogal summier, maar die zal de komende maanden geleidelijk aan aangevuld worden. We wilden liever eerst alles voorbereiden om zo transparant mogelijk te werken.*

*Ook de vergelijkende studie met zes andere vergelijkbare steden in Europa is beschikbaar op de website. Daaruit blijkt onder meer dat Brussel tot de middenmoot behoort inzake modale verdeling, met uitzondering van het gebruik van de fiets. Ook de dichtheid van het metronetwerk is gemiddeld.*

*Dat neemt echter niet weg dat we achterop hinken in de meeste klasseringen in verband met vervoer en beheer van stedelijke mobiliteit, wat ik uiteraard betreurt. De andere steden zetten heel wat op touw dat voor ons een inspiratiebron kan zijn.*

*Heel dit jaar zullen we dus nog bezig zijn met de uitwerking van een voorontwerp, dat de regering eind 2017 of begin 2018 zou moeten goedkeuren in eerste lezing. Vervolgens kan het vooronderzoek van start gaan. De burgers zullen daarbij inspraak hebben.*

*De komende maanden zullen we de strategische oriëntaties bespreken op basis van informatie uit workshops, specifieke ontmoetingen en de organisatie van grootschalige evenementen zoals het Irisfeest. In juni zullen we dan per geografische zone debatten voeren over welke maatregelen en projecten er nodig zijn om de strategische doelstellingen te behalen.*

*Nooit eerder werd een plan uitgewerkt met behulp van een dergelijke procedure en nooit eerder werd een GPDO onderworpen aan een openbaar onderzoek.*

*(Opmerkingen van de heer De Lille)*

lors de la Fête de l'Iris et des événements à l'occasion du Dimanche sans voiture et de la Semaine de la mobilité ;

- une information permanente relayée par nos partenaires de la presse, comme le journal Le Soir ;

- un dépouillement et une analyse des commentaires parus dans la presse, qui alimenteront nos réflexions ;

- une coconstruction avec les acteurs communaux ;

- des projets et événements comme Living Brussels organisés dans les communes et soutenus par la Région et l'opération Good Move.

L'ensemble des avis émis, des études réalisées et des documents d'inspiration alimenteront les réflexions et discussions. Ils nous permettront de proposer tant les orientations stratégiques que les mesures qui en découleront. Une consultation plus large et innovante des citoyens sera proposée dans la phase d'enquête publique. Dans ce cadre, une attention particulière sera accordée au public jeune.

L'implication des organes institutionnels a débuté avec la phase exploratoire qui a impliqué les communes (ateliers avec les échevins, bourgmestres et conseillers en mobilité, consultations officielles), les administrations, les opérateurs de transports, les membres de la Commission régionale de la mobilité, le secteur économique et le milieu associatif. En avril, tous ces acteurs seront invités à discuter des orientations stratégiques à intégrer dans le plan.

Nous allons également travailler avec la Commission régionale de mobilité, qui occupera un rôle important dans les discussions.

Je ne dispose pas, à ce stade, de chiffres de fréquentation du site internet puisqu'il a été mis en ligne le 22 février et sera alimenté progressivement dans les prochains mois. Les informations qui y figurent sont en effet encore succinctes, mais nous avons pris l'option de préparer les choses en amont pour être aussi transparents que possible. Il s'agit donc de tenter l'expérience et d'en tirer les leçons.

Quant à l'étude comparative avec les villes étrangères - Barcelone, Bordeaux, Copenhague, Genève, Helsinki et Munich -, ses données figurent

*Het is wel degelijk de eerste keer dat een regering een co-constructieproject voorstelt in het kader van een concreet plan. Deze regering zet zich in om burgerparticipatie te stimuleren. Bent u daar dan tegen, mijnheer De Lille?*

*(Opmerkingen van de heer De Lille)*

*De beste stuurlui staan aan wal. Uiteindelijk zijn wij het die de projecten ook echt verwezenlijken. De Brusselaars merken maar al te goed het verschil tussen een project dat uitgaat van een regering met de groenen erin en een van een regering met de sp.a aan boord!*

*Waar haalt u het lef om te doen alsof we niet luisteren naar de mensen en hen geen inspraak geven? Ik zal u straks het tegendeel bewijzen met mijn antwoord op uw vraag in verband met Woluwedal!*

*(Opmerkingen mevrouw Delforge)*

sur le site internet. Ces villes sont comparables à Bruxelles par leur taille et parce qu'elles sont des pôles administratifs majeurs et/ou comptent sur leur territoire de nombreuses entreprises ou institutions.

En termes de parts modales, Bruxelles se positionne tout à fait dans la moyenne des autres villes, sauf en ce qui concerne le vélo. La densité actuelle du réseau de métro bruxellois se situe dans la moyenne des autres villes.

Bruxelles n'en est pas moins à la traîne dans la majorité des classements sur les transports et la gestion de la mobilité urbaine. Je ne puis que le regretter. Les autres villes mettent en œuvre un très grand nombre d'actions qui peuvent inspirer concrètement la Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude comparative est un réel document d'inspiration et d'information pour les citoyens.

Il est évident que toute cette année sera consacrée à l'élaboration d'un avant-projet de plan. À la fin de 2017 ou au début de 2018, nous devons pouvoir l'approuver en première lecture et réaliser ensuite l'enquête publique et son volet participatif et consultatif.

Dans les prochains mois, nous discuterons des orientations stratégiques dans le cadre d'ateliers, de rencontres spécifiques ou d'événements touchant le grand public, comme la Fête de l'Iris.

En juin, des débats seront organisés par quadrant géographique sur des mesures et projets à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs stratégiques déterminés.

Jamais par le passé, un plan n'avait été rédigé selon cette procédure, ni un PRDD soumis à une enquête publique. Ce PRDD a commencé à être élaboré sous le gouvernement précédent.

*(Remarques de M. De Lille)*

C'est la première fois, M. De Lille, qu'un gouvernement propose un projet de coconstruction dans le cadre d'un plan concret. Bien sûr, il n'est pas parfait. Nous n'en sommes qu'au début du processus. Et vos critiques m'irritent un peu, je l'avoue. Au moins nous sommes-nous efforcés de stimuler la participation. Peut-être cela vous énerve-t-il que ce gouvernement agisse ?

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Het is wel vreemd dat de minister ermee dreigt een vraag te zullen beantwoorden!

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Vindt u de waarheid bedreigend?*

*(Samenspraak)*

*De mensen zien het verschil.*

*(Samenspraak)*

*Er is wel degelijk participatie. We passen een nieuwe methode toe. Uiteraard kan die nog worden verbeterd, maar ze zorgt er wel voor dat er vanaf het begin inspraak is. U verkondigt luidkeels dat de methode niet werkt, maar we zitten nog maar in het begin van het proces.*

*(Rumoer)*

*We moeten wachten tot de operatie is afgerond om te beoordelen of de methode werkt.*

*Wij zullen uiteraard rekening houden met de*

*(Remarques de M. De Lille)*

Votre parti est prompt à donner des conseils. Il n'empêche que c'est nous qui entreprenons et réalisons les projets. Vous préconisez des actions sans agir pendant dix ans, et, lorsque nous agissons, vous rejetez nos réalisations. La méthode est classique. Nous connaissons bien la chanson.

M. De Lille, les Bruxellois voient très bien la différence entre un projet émanant d'un gouvernement Ecolo-Groen ou celui d'un gouvernement qui compte dans ses rangs le sp.a. Il n'y a pas photo !

Tout à l'heure, vous me poserez une question sur la participation dans le cadre du dossier du boulevard de la Woluwe et je vous répondrai ! Vous avez l'audace de prétendre que nous n'écoutons pas les gens, que nous ne les faisons pas participer...

*(Remarques de Mme Delforge)*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Il est tout de même étrange que le ministre menace de répondre à une question !*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ah ! La vérité serait menaçante, pour vous maintenant ?

Vous aurez la parole plus tard !

*(Rumeurs)*

Je dis clairement que les gens voient la différence.

*(Colloques)*

La participation, nous l'organisons bel et bien. Nous appliquons une nouvelle méthode qui n'est pas encore peaufinée en tous points, je le reconnais aisément. Néanmoins, elle implique la participation dès le début du processus. Or, d'emblée, vous poussez des cris d'orfraie pour vous plaindre qu'il ne fonctionnera pas. Mais nous n'en sommes qu'à son début !

*(Rumeurs)*

*opmerkingen, ook met uw opmerkingen dat de informatie op de website te schaars is. Ik geef toe dat de website beter gedocumenteerd kan zijn. We zullen daaraan werken.*

*Het Parijse communicatieagentschap dat het dossier zal beheren, heeft voorgesteld om van bij het begin met de participatie te starten om het draagvlak te vergroten.*

*Het belangrijkste in de komende weken en maanden is om de informatie op de website aan te vullen en ervoor te zorgen dat de dialogen en acties een echte bijdrage aan het plan worden.*

*Dit is nog maar de eerste participatiefase. Nadat de regering het plan in eerste lezing heeft goedgekeurd, start de dialoog met de bevolking pas echt.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *U geeft met dat kinderachtige gedoe de indruk vooral aandacht te willen trekken.*

*Ik ben geneigd u te steunen, omdat ik denk dat u ontgoocheld bent door de weinig ambitieuze doelstellingen betreffende mobiliteit in het GPDO. Als alle projecten die erin zijn opgenomen, worden uitgevoerd, heeft Brussel geen cent meer over voor wat anders. Niemand heeft daar baat bij.*

Il faut attendre l'achèvement des opérations pour vérifier l'efficacité de la méthode.

Selon notre volonté de suivre cette approche participative, nous tenons compte des remarques qui nous sont adressées, dont les vôtres que vous avez communiquées sur le site internet au sujet de la rareté des informations. J'ai l'honnêteté et la transparence de reconnaître que le site pourrait être mieux alimenté et je vous confirme que ce sera le cas.

L'agence de communication parisienne retenue pour gérer ce dossier a proposé de permettre la participation d'emblée et, devant mes questions, m'a confirmé qu'il fallait procéder de cette manière pour assurer la crédibilité des démarches.

Le plus important est de s'assurer, dans les semaines et mois à venir, que le site est bien alimenté, qu'un plus grand nombre de questions sont posées, et que tous ces dialogues et actions aboutissent à une véritable co-écriture du plan.

Je vous invite donc à m'interroger dans les prochains mois sur l'état d'avancement du projet. Nous serons alors à même de conclure s'il s'agit de la bonne méthode ou non.

En bref, si l'on prend l'image d'une fusée à deux étages, pour le moment, c'est le premier moteur qui fonctionne, pendant cette phase de participation à l'entame du projet, avant l'approbation, par le gouvernement, du plan en première lecture. Mais le vrai moteur, celui qui poussera l'engin et l'orientera, c'est le second, celui du dialogue organisé par la suite avec la population.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Monsieur le ministre a l'air d'avoir envie d'attirer l'attention pour faire le buzz autour de sa personne...

Demandez aux gens s'ils veulent plus de cours de récréation dans notre Région et ils répondront par l'affirmative ! Ne réagissez pas comme un enfant. Nous ne sommes pas jaloux.

J'aurais tendance à vous soutenir, parce que j'ai la faiblesse de vous croire échaudé par les objectifs

*Ik juich uw streven naar transparantie toe, maar de website van Good Move geeft weinig informatie over de doelstellingen en de inspraakmomenten.*

*U wilt de doelstellingen in het GPDO volgen. Als die beperkt blijven tot het terugdringen van het pendelverkeer, komen we daar echter niet bijster ver mee.*

*Het is positief dat u verder wilt gaan dan wat de regering lijkt voor te stellen. U kunt wat steun gebruiken en als u voor een wat ambitieuzer plan zou kiezen, kunt u die van de oppositie ook krijgen.*

*Toch blijven nog heel wat vragen onbeantwoord.*

*De procedure wordt vlak voor de verkiezingen afgerond, waardoor het risico bestaat dat ze uiteindelijk niets oplevert.*

*Ecolo kant zich echt niet tegen u omdat wij in de oppositie zitten en u geen succes gunnen. Wij zijn wel van mening dat het GPDO bedroevend is en vinden de doelstellingen ervan een achteruitgang ten opzichte van het Iris 2-plan. U wilt als minister verder gaan en Ecolo wil u daarin graag steunen, maar als we dat doen, willen we wel zeker zijn dat uw inspraakprocedure iets oplevert.*

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat u een dialoog met de burgersop gang wilt brengen. Ik hoop dat die het*

fort peu ambitieux, voire inappropriés, du PRDD en matière de mobilité. Admettons-le, si les projets qui y figurent étaient réalisés, il ne nous resterait pas un centime pour faire autre chose. Personne n'y trouverait son compte.

Je salue votre volonté de transparence, mais le fait est que le site internet n'est pas très clair quant aux objectifs, pas plus qu'au sujet des phases de participation. Même pour le citoyen qui a entrepris une démarche proactive en se rendant sur le site, les choses manquent de clarté.

Vous dites que vous allez vous inscrire dans les objectifs du PRDD, mais si ces derniers se limitent à diminuer le trafic de navette entrant, ils ne nous mèneront pas bien loin.

Je comprends votre démarche et je partage votre volonté de proposer davantage que ce que semble préparer le gouvernement. Vous avez besoin de soutien, et vous aurez celui de l'opposition si vous décidez de vous orienter vers un projet plus ambitieux.

Toutefois, une série de questions n'ont pas reçu de réponse.

En termes de calendrier, la fin du processus me paraît fort proche des élections et le risque existe que le document final ne débouche sur rien.

Nous ne sommes vraiment pas, comme vous semblez le croire, dans une optique négative vis-à-vis du ministre en place que nous ne voudrions pas voir engranger les succès parce que nous sommes dans l'opposition. En revanche, nous pensons que le PRDD est lamentable et comporte des objectifs revus à la baisse par rapport au Plan Iris 2. Or, voilà un ministre qui semble vouloir faire autre chose et nous aimerions qu'il puisse accomplir un projet plus ambitieux et plus réaliste. Nous avons envie de vous soutenir, mais pour cela, nous devons savoir si cette procédure participative sert à quelque chose ou s'il s'agit simplement d'un écran de fumée.

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- J'apprécie votre détermination à instaurer un dialogue citoyen.



*verwachte resultaat zal opleveren.*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik merk op dat de minister tien minuten nodig heeft om uit te leggen hoe de participatie zal verlopen. Die is blijkbaar zo vernieuwend dat niemand nog begrijpt hoe ze werkt. Daar zit dan toch iets fundamenteel fout. Mensen gaan echt niet opnieuw naar een website kijken, als ze er veertien dagen geleden niets gevonden hebben. Zo werkt dat niet. Ik raad de minister aan om zijn communicatiebureau achter de veren te zitten.

Ik sluit me aan bij het betoog van mevrouw Delforge. Als groene volksvertegenwoordigers hopen we dat er een volwaardig participatieproces uitgewerkt wordt, met positieve resultaten. Vanuit de oppositie zijn we bereid om de ambitie op te drijven, zeker in vergelijking tot wat het GPDO vandaag inhoudt. We beseffen wel dat de minister het op dat vlak zeer moeilijk heeft binnen de regering. Daarom willen we hem alle steun bieden, want participatie is goed voor alle Brusselaars.

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Ook wij betreuren dat de documenten niet vanaf het begin werden bekendgemaakt op de website goodmove.brussels.*

*U zult de voorstellen analyseren, maar zult u ook simulaties uitvoeren en beschikt u daarvoor over adequate middelen?*

*Hoe zit het met de partners uit de metropolitane zone? Zult u die ook bij het proces betrekken?*

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

J'espère que la "fusée à deux étages" finira par satisfaire les souhaits exprimés ici. Je ne doute pas que vous déploierez de gros efforts pour garantir le dialogue et la compréhension, et aboutir à un résultat probant.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Je note que le ministre a besoin de dix minutes pour expliquer le déroulement du processus participatif, qui semble tellement novateur que personne ne semble encore avoir compris son fonctionnement.*

*Ecolo et Groen espèrent qu'un processus participatif digne de ce nom sera mis au point, dans l'intérêt de tous les Bruxellois. Nous apporterons tout notre soutien au ministre qui, nous en sommes conscients, rencontre beaucoup de difficultés dans ce dossier au sein du gouvernement.*

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous aussi, nous regrettons que des documents n'aient pas été publiés sur le site de l'opération Good Move dès le lancement du processus, pour permettre aux citoyens de donner leur avis dès leur première visite.

Vous n'avez pas répondu à mes deux questions sur la méthodologie. Vous avez évoqué une analyse des propositions qui vous seraient soumises. Je vous demandais si vous comptiez les simuler et si vous disposiez de l'outil ad hoc.

Je vous interrogeais également sur votre éventuelle volonté d'associer au processus d'autres acteurs de la mobilité appartenant à la zone métropolitaine.

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

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *U hebt zelf vastgesteld dat de website maar weinig informatie bevat. Zal dat de personen die de website bezoeken niet ontmoedigen, vooral omdat ze eerst een participatiehandvest moeten goedkeuren en zich moeten inschrijven? Het zou nuttig zijn om na twee of drie weken een evaluatie te maken en indien nodig een aantal aanpassingen door te voeren.*

*Om het plan te doen slagen, is zowel de interne transversaliteit tussen de gewestelijke materies als de samenwerking met de andere gewesten en de federale overheid van cruciaal belang.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het spreekt voor zich dat de verschillende beleidsniveaus moeten samenwerken.*

*Het participatiehandvest werd voorgesteld door het communicatiebureau om de participatie te bevorderen, maar ik ben bereid het nut ervan te evalueren.*

*We hebben nog niets beslist over de simulaties. We moeten daarmee voorzichtig zijn, aangezien er een belangrijke onvoorspelbare factor is, namelijk de gedragswijzigingen ten gevolge van de mobiliteitsproblemen.*

*Voordat we op metropolitane schaal werken, moeten we eerst de problemen binnen Brussel aanpakken. Pas nadien kunnen we het spoorplan bespreken, zoals het voorstel om de metro te verlengen tot Groot-Bijgaarden.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous avez constaté vous-même que le site internet contenait peu d'informations. Est-ce voulu ? Cela ne risque-t-il pas de décourager ceux qui le consultent, d'autant qu'ils doivent préalablement signer une charte de participation et s'inscrire ?

J'imagine que la société chargée du processus en assure le suivi. Il serait intéressant de connaître son analyse après deux ou trois semaines de fonctionnement, et d'envisager d'éventuelles adaptations pour améliorer son efficacité.

S'agissant des conditions de réussite, j'insiste sur l'importance de la transversalité, tant en interne, à savoir dans les matières régionales que sont l'aménagement du territoire, l'environnement ou la fiscalité, que dans la collaboration avec les niveaux fédéral et régionaux. Faute d'une telle transversalité, le plan pourrait ne pas être exécuté, ce qui serait regrettable pour le gouvernement et les Bruxellois.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La collaboration entre les niveaux de compétence va de soi.

La charte de participation a été suggérée par l'agence de communication pour stimuler la participation, mais je suis prêt à en évaluer la pertinence.

La question de la simulation n'a pas encore été tranchée. Elle doit être envisagée avec prudence, car les changements de comportements induits par les problèmes de mobilité doivent également être pris en considération. On craint parfois le pire quand survient un problème, mais l'adaptation des gens à la situation nouvelle peut améliorer les pires prédictions. C'est un facteur imprévisible par une simulation.

S'agissant de la zone métropolitaine, il importe de régler tout d'abord la gouvernance à l'intérieur de Bruxelles. On abordera ensuite la question ferroviaire, qui englobe la proposition de prolonger le métro jusque Grand-Bigard, en zone métropolitaine.

- *Les incidents sont clos.*

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

### **INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende "de heraanleg van de Ninoofsesteenweg".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *In het kader van de werken aan de Ninoofsepoort is de heraanleg van de Ninoofsesteenweg, tussen het kanaal en het Weststation, van start gegaan.*

*Het zou logisch zijn dat het gewest nadien ook het stuk tussen het Weststation en de Louis Mettwielaan renoveert. De algemene staat van de Ninoofsesteenweg laat immers te wensen over. Er is geen doorlopend fietspad, het wegdek verkeert in slechte staat, het verkeer is slecht georganiseerd en de breedte van de weg varieert tussen 17 en 23 meter. Bovendien zet de breedte van de rijweg de automobilisten aan om snel te rijden, terwijl er heel wat buurtwinkels zijn.*

*De aanleg van een fietspad zou positief kunnen werken, maar als er voor een gescheiden fietspad wordt gekozen, kan dat gevolgen hebben voor de parkeerplaatsen langs beide kanten van de weg. Zal de regering trachten zo veel mogelijk parkeerplaatsen te behouden?*

*De Ninoofsesteenweg is een belangrijke toegangsweg tot het Brussels Gewest, maar is niet als dusdanig opgenomen in het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO).*

*We moeten de hele Ninoofsesteenweg omvormen tot een stadsboulevard die geen enkel vervoersmiddel uitsluit, met een overstapparking die idealiter net buiten de gewestgrens aangelegd*

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

### **INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**concernant "le réaménagement de la chaussée de Ninove".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Pour l'heure, dans le contexte des travaux de la Porte de Ninove qui mobilisent aussi les moyens de Beliris, des travaux d'ampleur sont menés notamment à l'amorce de la chaussée de Ninove. La requalification de la chaussée entre le canal et la gare de l'Ouest sera assez rapidement une réalité et nous pouvons nous en réjouir.

Dans le prolongement de cette impulsion, il semble tout à fait logique que la Région poursuive sans délai ses efforts sur le tracé de la chaussée de Ninove, notamment dans le tronçon situé entre la gare de l'Ouest et le boulevard Louis Mettwie. L'état général de cette voirie est peu enviable. Cet endroit ne compte aucune piste cyclable continue, il est abîmé, spatialement compliqué, mal organisé, et la taille des voiries varie de 17 à 23 mètres. En plus, la largeur, à certains endroits, incite les automobilistes à des vitesses excessives, ce que dénoncent beaucoup de riverains et d'usagers de ce qui est aussi un tronçon commercial de proximité.

Dans ce contexte, outre la rénovation de la voirie, le placement éventuel d'une piste cyclable peut être vu positivement. Cependant, il y aurait lieu de s'interroger quant aux éventuelles conséquences d'un tel dispositif sur l'offre de places de stationnement des deux côtés de cette chaussée en cas de choix d'une piste séparée de la voirie. Le gouvernement a-t-il, par principe, l'ambition de porter le moins possible atteinte aux places de stationnement existantes au travers de ses projets en faveur des cyclistes sur la chaussée de Ninove ?

wordt.

*Bent u dezelfde mening toegedaan? Hebt u contact gehad met de Vlaamse regering? Met welk resultaat?*

*We moeten ambitieus zijn. We mogen ons niet beperken tot een fietspad. We zouden op de Ninoofsesteenweg bijvoorbeeld ook een tramlijn kunnen aanleggen tussen het Weststation en het Westland Shopping Center. De laan is breed genoeg voor een tram, fietspaden en autorijstroken. Enkele jaren geleden redigeerde de MIVB trouwens een voorontwerp in die zin.*

*Het is jammer dat de tramlijn niet in het ontwerp van GPDO is opgenomen. Ik hoop dat het om een vergetelheid gaat. Bent u voorstander van een tramlijn? Zult u het ontwerp van GPDO in die zin wijzigen? Zal er een werkgroep worden opgericht waarin de gemeenten vertegenwoordigd zullen zijn?*

*U zult voor het tramproject zeker op de steun van de gemeenten kunnen rekenen. Zo pleit de gemeente Anderlecht ervoor dat de tramlijn langs de ene kant zou worden verlengd tot Vorst via de Paepsemiaan en langs de andere kant tot Molenbeek via de Mettwielaan. Op die manier zou er een performant netwerk ontstaan, onder meer voor de pendelaars die hun wagen in een overstapparking achterlaten.*

*Hoe ver staat de reflectie over de herinrichtingsprojecten? Hoe ziet de planning eruit? Wanneer mogen we de projectoproep verwachten?*

*Zult u de burgerinitiatieven, wijkcomités en buurtbewoners bij de reflectie betrekken?*

*Brussel Mobiliteit behandelt momenteel een aantal prioritaire dossiers, zoals de tunnels. Over welke personeelsmiddelen beschikt Brussel Mobiliteit voor werken van zo'n omvang? Hoeveel middelen zijn er nodig?*

Plus fondamentalement, je rappelle qu'il s'agit là d'une porte d'entrée de la Région. Cette situation de fait n'est d'ailleurs pas reprise comme telle dans le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) de la majorité, ce que l'on peut regretter. J'ose espérer que cela ne témoigne pas d'un manque d'intérêt pour la zone ni d'une mauvaise prise en compte des enjeux.

Des efforts doivent être consentis pour faire de la chaussée de Ninove, jusqu'au ring, un boulevard urbain qui n'exclue aucun mode de déplacement. Dès lors et en premier lieu, le projet de parking de dissuasion dont nous soutenons pleinement la philosophie générale devrait idéalement se réaliser au-delà de la frontière régionale.

M. le ministre, êtes-vous de cet avis ?

Avez-vous noué des contacts avec le gouvernement flamand en ce sens et, le cas échéant, avec quels résultats ?

Les travaux envisagés devraient être très ambitieux pour ce qui regarde la mobilité, et dépasser le simple tracé d'une piste cyclable. Ils pourraient fournir l'occasion d'intégrer une ligne de tram reliant enfin, par la chaussée de Ninove, la gare de l'Ouest au Westland Shopping Center, situé boulevard Sylvain Dupuis. La chaussée de Ninove et le boulevard Maria Groeninckx-De May ont des gabarits suffisants pour permettre la cohabitation d'un tram, de pistes cyclables et de voies de circulation automobile.

Un avant-projet allant dans ce sens existait à la STIB voici quelques années. Je regrette amèrement que cette "tramification" ne soit pas mentionnée dans le projet de PRDD. J'espère qu'il s'agit d'un simple oubli car j'appelle ce projet de mes vœux. Y êtes-vous favorable et, dans l'affirmative, quelles actions comptez-vous prendre pour le concrétiser dans des délais raisonnables ? Veillerez-vous à faire modifier le projet de PRDD en ce sens ? Un groupe de travail sera-t-il instauré auquel les pouvoirs locaux concernés seraient associés ?

Si telle est votre attitude, vous aurez sans nul doute l'appui des autorités locales. En effet, l'une des mesures contenues dans le plan communal de développement (PCD) d'Anderlecht prévoit d'inciter "la mise en place d'un transport en commun afin de renforcer les liens métropolitains

entre les communes situées à l'ouest de la Région. Cette ligne de tram pourrait ainsi se prolonger et relier la commune de Forest via le boulevard Paepsem dans un sens, et la commune de Molenbeek, via le boulevard Mettewie, de l'autre. Cet itinéraire, qui croise les lignes de tram à créer de la chaussée de Ninove et du boulevard Industriel, permet ainsi de tisser un réseau de déplacement performant, notamment à l'attention des navetteurs, qui délaissent leur voiture dans les parkings de transit".

Voilà, M. le ministre, qui ouvre le dossier à des horizons qui dépassent le strict champ des frontières communales anderlechtoises, ce qui élargit notablement le nombre de nos concitoyens qui pourraient, à terme, en bénéficier.

Quel est donc l'état de la réflexion en cours au sein de votre cabinet sur ces projets de réaménagement urbain et quels sont les différentes balises du dossier en matière de délais ? Par exemple, quand pouvons-nous espérer qu'il fasse l'objet d'un appel à projets et d'une officialisation de la part de la Région ?

Des collectifs citoyens, des comités de quartier ou les riverains seront-ils contactés pour analyser et anticiper conjointement tous les différents arbitrages dont il faudra tenir compte ?

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité gère aujourd'hui un nombre important de projets prioritaires, comme celui des tunnels. Quelles sont les ressources humaines dont dispose Bruxelles Mobilité pour être le maître d'ouvrages de telles envergures ? Quels sont les moyens disponibles et nécessaires pour rendre ce projet réalisable ?

J'aimerais vous entendre, Monsieur le ministre, à propos de ces enjeux de mobilité fondamentaux pour l'ouest de la Région.

### *Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het Vlaams Gewest heeft een studie besteld om na te gaan of het mogelijk is om in de onmiddellijke nabijheid van het Brussels Gewest park-and-rides aan te leggen, ook in de westelijke Rand. Wij*

### *Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour commencer, une étude est en cours au niveau de la Région flamande pour évaluer le potentiel de développement du Park and Ride (P+R) dans la proche périphérie de Bruxelles, côté ouest également. La Région

*volgen de resultaten van die studie. Uiteraard hebben transitparkings maar zin als ze bediend worden door openbaar vervoer dat naar het stadscentrum rijdt.*

*De Lijn en Brussel Mobiliteit maakten in 2008 een kosten-batenanalyse voor een tramlijn tussen het Weststation en het Westland Shopping Center. Ze bestudeerden toen ook de mogelijkheid om een intergewestelijke verbinding naar Ninove aan te leggen. Die verbinding werd uiteindelijk niet in de plannen voor fase 1 van het Brabantnet van De Lijn opgenomen.*

*Er lopen daarnaast ook studies ter voorbereiding van de ontwikkeling van onze visie op het stedelijk spoornet, die in het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan zal worden opgenomen. Op basis daarvan zal ik bepalen waar het openbaar vervoer moet worden uitgebreid. De beslissing of er op de Ninoofsesteenweg al dan niet een tramlijn komt, kan echter vroeger genomen worden.*

*Brussel Mobiliteit bestudeert de heraanleg van de Ninoofsesteenweg, al werd het agentschap ondertussen wel met een aantal andere dringende zaken geconfronteerd.*

*We hebben ervoor gekozen om de werken in twee delen op te splitsen. Het langste stuk loopt van de Ring tot aan de Louis Mettwielaan, het kortste vanaf die laan tot aan het Weststation.*

*De weginrichting zal verschillen naargelang de breedte van de rijbaan. Het comfort van alle weggebruikers, en dus niet alleen de autobestuurders, staat voorop. Het is de bedoeling om voor beide delen van de steenweg tot een geïntegreerde visie te komen.*

*Twee projectleiders bestuderen de inrichting en de betrokken spelers komen samen in een begeleidingscomité dat een plan voorgelegd krijgt en opmerkingen kan geven.*

*Ik weet niet wanneer de vergunning zal worden afgegeven. Mijn voorstel om het aanbrengen van wegmarkeringen sneller te laten verlopen, wordt momenteel bestudeerd.*

*Er lopen dus drie studies naar ingrepen op de korte, middellange en lange termijn.*

bruxelloise est associée au suivi de cette étude. Il est évident que de tels parkings de dissuasion n'ont de sens que si des transports publics adéquats les relient au réseau urbain des transports en commun.

Le potentiel, c'est-à-dire l'analyse coût-bénéfice, d'une ligne de tram sur l'axe dont vous parlez ou via le boulevard Maechtens a été étudié en 2008. J'avais commandé l'étude à l'époque. Le potentiel de la ligne transrégionale vers Ninove a également été étudié par la société De Lijn et par Bruxelles Mobilité. Cette liaison n'a finalement pas été reprise dans les projets du Réseau Brabant de De Lijn (Brabantnet) en phase 1. Il fallait en effet s'assurer que la ligne que nous voulions créer trouve son prolongement en Flandre, or ce n'est pas le cas. C'est un premier obstacle.

D'autres analyses sont en cours dans le cadre de l'élaboration d'une vision du développement du réseau ferré urbain qui sera intégrée dans le futur Plan régional de mobilité. Celles-ci permettront de prioriser les axes de transport public à renforcer sur la base d'analyses objectivées. Cela ne signifie pas que nous allons attendre ces résultats pour déterminer si nous voulons une ligne de tram ou non.

Le projet de réaménagement de la chaussée de Ninove est en cours d'étude au sein de Bruxelles Mobilité qui s'est, il est vrai, vu entre-temps imposer une série d'autres priorités imprévues. L'objectif de cette étude est d'améliorer la qualité de cette chaussée, très pauvre sur un long tronçon.

Pour le traitement du dossier, nous avons choisi de diviser la chaussée de Ninove en deux tronçons : le plus large qui comprend bon nombre de commerces et va du ring au carrefour avec le boulevard Mettwie, et le plus étroit allant de ce même carrefour à la gare de Bruxelles-Ouest.

Différents profils sont envisagés et varieront avec la largeur de la chaussée. Cependant, ils favoriseront toujours le confort et la sécurité de tous les usagers et non plus uniquement ceux des automobilistes. Le but est d'arriver à une vision intégrée pour ces deux tronçons.

Deux chefs de projet sont chargés de l'étude de ces deux tronçons, et des comités d'accompagnement vont réunir les différents acteurs concernés : zone de police, commune, services d'urgence, sociétés

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Als ik u goed begrijp, komt de tramlijn er slechts als Vlaams-Brabant zijn plannen aanpast. Bevestigt u dat de tramlijn niet in het GPDO is opgenomen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het Gewestelijk Mobiliteitsplan zal een spoornetplan omvatten, met onder meer het metro-en tramnet. Op basis van de studieresultaten zal ik een beslissing nemen over de tramlijn. Als de tram er komt, verdwijnen er wel veel parkeerplaatsen.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Het is altijd beter als er over moeilijke beslissingen met alle betrokkenen wordt overlegd, maar het zou een slechte zaak zijn als u niet snel genoeg vordert of het uiteindelijke doel uit het oog verliest.*

de transports en commun, etc. Un projet sera présenté au comité d'accompagnement, et les avis et remarques seront entendus, de même que l'opinion de la population.

Ne pouvant m'avancer sur le calendrier de la délivrance du permis, j'ai demandé s'il n'était pas envisageable de prendre des initiatives de marquage plus rapides dans les deux tronçons et ma proposition est à l'étude.

Trois études sont donc en cours : sur les court, moyen et long termes.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Si j'ai bien compris les nombreuses informations que vous nous avez communiquées, vous travaillez activement à plusieurs projets à court, moyen et long termes avec Bruxelles Mobilité pour l'un ou l'autre tronçon de la chaussée de Ninove. Ceci exclut pour l'instant la tramification, conditionnée à une révision du Brabant flamand. Confirmez-vous que l'option de la tramification n'a pas été reprise dans le PRDD ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous allons établir un plan ferroviaire bruxellois, incluant le métro et le tram, dans le cadre du Plan régional de mobilité. Tout n'est pas repris dans le PRDD ! Les études en cours nous permettront de trancher au sujet de cette tramification. Je ne l'exclus pas mais, mais cela demandera du courage, car installer une ligne de tram dans la zone implique de supprimer beaucoup de stationnement.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Disposer d'une vision stratégique permet d'anticiper. Tout n'est pas simple, certes, mais cette voirie est primordiale pour Bruxelles, et notamment l'ouest de notre Région. S'il y a des décisions difficiles à prendre, il est intéressant de pouvoir y réfléchir avec les parties prenantes, les habitants, les commerçants... Ce qui serait dérangeant, c'est qu'à avancer à trop petits pas, on en oublie la finalité globale. Le mieux est souvent l'ennemi du bien, et certaines options peuvent en fermer d'autres à long

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Ik zal geen enkele optie uitsluiten. Ik heb het project van de tramlijn nog niet verworpen. In het meerjarenplan voor investeringen van de MIVB is geen tramlijn opgenomen, maar dat plan kan altijd worden herzien.*

*De twee belangrijkste voorwaarden zijn de park-and-ride in Vlaanderen en het doortrekken van de tramlijn op Vlaams grondgebied. Vooral een grote park-and-ride is nodig. Anders zal de Brusselse tramlijn tot halfweg de Ninoofsesteenweg lopen, zonder dat er in een aansluiting met Vlaanderen is voorzien.*

*(Opmerkingen van de heer Van Goidsenhoven)*

*We moeten weten waar de klanten van het Westland Shopping Center vandaan komen.*

*Het spoornetplan komt er tegen 2018-2019. Ik zal nooit voor een tijdelijke heraanleg kiezen, die de mogelijkheid van een treinverbinding uitsluit.*

*Als er een tramlijn komt, zullen veel parkeerplaatsen verdwijnen.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE**

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

**betreffende "de verkeershinder door de  
moeizame aanleg van tram 9".**

terme.

**M. Pascal Smet, ministre**.- *Nous n'allons pas choisir des options qui ferment les portes. Celle d'installer une ligne de tram n'est pas abandonnée aujourd'hui. La question a bien été tranchée dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB pour les neuf ans à venir : nous n'avons pas prévu de tram. Mais cela peut toujours se faire en cas de révision du plan de la STIB.*

*Je rappelle les deux obstacles potentiels au projet : la question du Park and Ride analysée en Flandre et celle du prolongement du tram sur le territoire flamand. Si la ligne n'est pas prolongée, il faut au moins, sur le territoire flamand, un grand Park and Ride pour que la ligne de tram bruxelloise ne s'arrête pas quelque part au milieu de la chaussée de Ninove sans parking de transit ni connexion avec la Flandre.*

*(Remarques de M. Van Goidsenhoven)*

*Le Westland Shopping Center est, certes, important, mais il faut observer d'où viennent les gens qui le fréquentent. C'est l'analyse des chiffres qui nous permettra de trancher à ce niveau-là.*

*Cela dit, n'oubliez pas que le plan ferroviaire est prévu pour 2018-2019. Nous ne prendrons jamais d'option de réaménagement temporaire qui pourrait exclure l'arrivée du train.*

*Enfin, je rappelle qu'il faut tenir compte de la suppression de places de stationnement induite par l'installation d'une ligne de tram.*

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME ELS AMPE**

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

**concernant "les embarras de circulation  
suite à l'aménagement laborieux de la ligne  
de tram 9".**



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

**Mevrouw Els Ampe (Open Vld).**- In juli 2016 verklaarde u in deze commissie dat de werkzaamheden voor de aanleg van tram 9 voorspoedig verliepen. Het project van tram 9 werd positief ontvangen en is noodzakelijk om Jette, het ziekenhuis en de omliggende wijken goed te verbinden. Aan de noodzaak van de werkzaamheden wordt niet getwijfeld, maar wel aan de vastgestelde termijnen, want die worden nauwelijks gehaald. Ook komen er klachten over de coördinatie van de werken van het UZ Brussel.

Toen ik deze interpellatie indiende, stond het nog niet in de krant, maar ondertussen is het algemeen bekend dat er grote problemen zijn met de coördinatie tussen het gewest, de MIVB, Vivaqua en Elia. Er is zelfs bijna een patiënt overleden in een ziekenwagen die op weg was naar het ziekenhuis.

Ik ben de voorbije weken een paar keer naar het ziekenhuis geweest en ik heb op geen enkel moment gezien dat er gewerkt werd. Ik geef toe dat het soms al na 17 uur was, maar ik begrijp echt niet dat er bij dergelijke grote werken niet voortgewerkt wordt en dat er niet langer kan worden gewerkt. Misschien zegt men u dat niets aan de hand is, maar ik kan bevestigen dat er wel degelijk een probleem is.

Welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat de termijnen voor de werkzaamheden worden gerespecteerd? Zal de deadline van april 2017 gehaald worden?

Kunt u het tijdschema en de maatregelen om de hinder te verminderen, toelichten?

Hebt u al voorgesteld dat de aannemer ook na 15.00 uur zou verder werken?

In welke mate zal de bouw van het technisch onderstation voor de tram de planning beïnvloeden?

*Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Er is in die

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

**Mme Els Ampe (Open Vld)** (*en néerlandais*).- *En juillet 2016, vous déclariez devant la commission que les travaux d'aménagement de la ligne de tram 9, qui permettra de relier Jette à l'UZ Brussel et son quartier, avançaient bien. Or nous constatons que la coordination de ces travaux entre la Région, la STIB, Vivaqua et Elia pose réellement problème.*

*Depuis le dépôt de mon interpellation, un patient a même failli mourir dans l'ambulance qui le transportait à l'hôpital en raison des embarras de circulation.*

*Nous craignons donc que le calendrier des travaux ne soit pas respecté, d'autant plus que les ouvriers quittent le chantier en milieu d'après-midi. C'est étonnant pour des travaux d'une telle ampleur.*

*Quelles mesures avez-vous prises pour veiller à ce que les délais des travaux soient respectés ? Seront-ils achevés en avril 2017 ?*

*En quoi consistent le calendrier et les mesures pour limiter les nuisances ? Avez-vous proposé à l'entrepreneur de poursuivre les travaux au-delà de 15h ? Dans quelle mesure la construction du local technique du tram influence-t-elle l'évolution du chantier ?*

*Discussion*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *La*

buurt ook een school en vooral de ouders waarvan de kinderen te voet naar school komen, wijzen erop dat het daar onveilig is, omdat de voorschriften niet worden gerespecteerd. Er ontstaan dubbele files die op hun beurt opstoppingen creëren, waardoor iedereen nog meer zijn eigen weg probeert te zoeken.

De inrichting van de bouwplaats, noch de voorschriften zijn het probleem, maar wel de controle op het naleven ervan. Hoe kunnen we afdwingen dat automobilisten en andere weggebruikers de voorschriften respecteren?

Het probleem doet zich vooral op bepaalde tijdstippen van de dag voor. Wat kan de minister daaraan doen?

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Wanneer het bereiken van een ziekenhuis problematisch wordt, gaat het zonder meer om een belangrijk dossier. Ook ik heb weet van patiënten wier afspraak niet is kunnen doorgaan, omdat ze door de werkzaamheden te laat in het ziekenhuis waren aangekomen, hoewel ze meer dan ruim op tijd vertrokken waren. Dat zijn schrijnende gevallen.

Welke afspraken zijn er in dit dossier gemaakt met de aannemers, de administraties, de architecten, het kabinet en de ingenieurs?

In Antwerpen werd op een jaar tijd een tramlijn aangelegd die ongeveer even lang is als tramlijn 9. De voorbereidende fase duurde wel een stuk langer, maar de werken waren binnen het jaar afgerond. Projectwerkgroepen met de lokale politie, de ambtenaren, de mobiliteitsdeskundigen, het kabinet, de ingenieurs enzovoort, kwamen wekelijks samen. Er werd heel kort op de bal gespeeld. Iedereen was op de hoogte van elkaars planning en wist perfect wat er moest gebeuren. Zo kwam niemand voor verrassingen te staan, in tegenstelling tot dit dossier, bijvoorbeeld bij het maken van een put die groter moest zijn dan aanvankelijk gedacht.

Hoe verloopt de bouwplaatscoördinatie in dit dossier? Werden er voorwaarden in de vergunningen opgenomen, zodat er sneller gewerkt

*sécurité des enfants qui se rendent à pied à l'école du quartier est compromise, parce que les règles de circulation n'y sont pas respectées. Des doubles files se créent, ce qui provoque de sérieux embouteillages.*

*Ce n'est pas le chantier en lui-même qui pose problème, mais le contrôle du respect des règles de circulation.*

*Comment faire respecter ces règles par les automobilistes et les autres usagers de la route ? Quels sont les moyens d'action du ministre ?*

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Un hôpital difficilement accessible constitue un réel problème. Des patients ont manqué leur rendez-vous, même en anticipant les embarras de circulation dus aux travaux.*

*Quels accords ont été fixés avec les entrepreneurs, les administrations, les architectes, le cabinet et les ingénieurs dans ce dossier ?*

*Anvers est parvenue à finaliser un chantier similaire en une année, certes après une phase préparatoire plus longue. Des groupes de travail rassemblant la police locale, les fonctionnaires, les spécialistes de la mobilité, le cabinet et les ingénieurs se réunissaient chaque semaine pour faire le point sur leurs plannings respectifs.*

*Qu'en est-il de la coordination du chantier dans ce dossier ? Les permis ont-ils été assortis de conditions en vue d'accélérer les travaux ? Des chantiers de cette importance devraient pourtant durer le moins de temps possible. C'est qui avait été décidé pour la rénovation des tunnels. Pourquoi ne pas procéder de même pour d'autres chantiers ?*

kan worden? Bij de recente werken aan de Brusselse Ring in Anderlecht leek het vaak alsof er daar nooit iemand bezig was. Bij belangrijke bouwplaatsen, zoals bijvoorbeeld in de buurt van ziekenhuizen, zou er toch zo snel mogelijk voortgewerkt moeten worden. Bij de renovatie van de Brusselse tunnels was dat bijvoorbeeld wel het geval. Kan deze manier van werken ook niet in andere dossiers toegepast worden?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- De misverstanden zijn te wijten aan een ietwat ongelukkige uitdrukking tijdens een van de bouwplaatsvergaderingen, die slecht vertaald werd en een eigen leven is gaan leiden. Dit bracht allerlei toestanden teweeg, maar wie recent nog met medewerkers van het ziekenhuis gesproken heeft, weet dat dit inmiddels achterhaald is.

Ik ben zelf de laatste tijd geregeld naar het ziekenhuis geweest en ben geregeld te vroeg aangekomen. Ik vertrok goed op tijd, stond zeer kort in de file, maar had eigenlijk nooit met een lange file af te rekenen. Aan de Dikkebeuklaan moest ik vijf tot maximaal tien minuten filerijden, maar voor de rest verliep het verkeer zeer vlot. Er kunnen altijd elders in het verkeer incidenten gebeuren die in de omgeving van de bouwplaats files veroorzaken, zoals een ongeluk of een defect verkeerslicht.

Er worden zeer regelmatig bouwplaatsvergaderingen georganiseerd en er is een ombudsman. Dit betekent echter niet dat er geen actie kan worden ondernomen.

De bouwplaats is zeer complex, onder meer door de aanwezigheid van een school en een ziekenhuis. Bovendien mocht de afrit aan de Ring niet worden afgesloten. Daar was nochtans op aangedrongen, met een uitzondering voor ziekenwagens, want dat zou de werkzaamheden versneld hebben. De continuïteit van het verkeer tussen die toegangsweg en de stad moest echter verzekerd blijven. Deze eis heeft wel een grote impact gehad op de organisatie van de bouwplaats.

De bouwplaats is bovendien complex, omdat er meerdere concessiehouders en aannemers bij betrokken zijn. Ook de weersomstandigheden van

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Ces malentendus sont dus à des propos maladroits, exprimés lors d'une réunion de chantier.*

*Ces derniers, temps, je me suis rendu régulièrement à l'hôpital et, hormis quelques ralentissements sur l'avenue de l'Arbre Ballon, la circulation m'a paru très fluide.*

*Des réunions de chantier sont organisées très régulièrement et un médiateur a été désigné. Cela ne signifie pas que toute action soit exclue pour autant.*

*Il s'agit d'un chantier rendu complexe par la présence d'une école et d'un hôpital. Sa réalisation aurait pu être accélérée par la fermeture de la sortie du ring, sauf pour les ambulances, mais elle a été refusée. Il a donc fallu continuer à assurer la continuité du trafic entre cette voie d'accès et la ville, ce qui a eu un grave impact sur l'organisation du chantier.*

*Ce chantier a également été compliqué par la participation de plusieurs concessionnaires et entrepreneurs, les conditions hivernales et des travaux supplémentaires.*

*Nous visions avant tout le réaménagement de la zone de l'hôpital en fonction du futur plan directeur, mais s'y sont ajoutés la desserte locale sur l'avenue du Laerbeek et la construction d'une fontaine, à la demande de la commune, ainsi que la mise en place d'un dispositif technique à hauteur de la place de l'Ancienne Barrière.*

*(Remarques de M. De Lille)*

*Les différentes phases du chantier ont été adaptées à maintes reprises pour préserver la fluidité de la*

deze winter speelden een rol. Op de koop toe werden de werken omvangrijker dan gepland, omdat andere aannemers van de bouwplaats gebruik hebben gemaakt om een aantal werken erin te integreren.

In eerste instantie wordt de hele zone van het ziekenhuis opnieuw ingericht, rekening houdend met het toekomstige masterplan. Ook de inrichting van de bedieningsweg aan de Laarbeeklaan is er bijgekomen. Op vraag van de gemeente is er een fontein toegevoegd. Daarvoor moesten er technische installaties ter hoogte van het Oude-Afspanningsplein worden geplaatst. Dat heeft aanleiding gegeven tot een lokale polemiek, omdat er werd gevreesd dat die fontein het hele plein zou innemen.

*(Opmerkingen van de heer De Lille)*

Op een buurtvergadering werd dat misverstand uiteindelijk opgehelderd.

De werkfasen werden meermaals aangepast om de doorstroming van het verkeer van en naar de parking van het UZ Brussel te waarborgen en om tegemoet te komen aan de concessiehouders. Ik denk dan in het bijzonder aan Elia voor de aanleg van een hoogspanningskabel.

Er zijn problemen geweest door de verschuivingen van de werken van de nutsbedrijven en de vertraging bij de plaatsing van de sporen. Een aannemer zorgt voor de aanleg van de sporen, een andere aannemer dan weer voor de aanleg van de omgeving. Als de ene aannemer vertraging oploopt, moet de andere zich daaraan aanpassen. Daarbij komt nog dat aannemers vaak nog op andere bouwplaatsen actief zijn. Dat leidt allemaal tot verschuivingen.

Uiteindelijk zijn de werkzaamheden pas van start kunnen gaan in oktober 2015. De regering is zich wel degelijk bewust van de aanwezigheid van het ziekenhuis en van de school. Er moest dan ook een evenwicht gezocht worden tussen de mobiliteit in de zone van de bouwplaats en de snelheid waarmee de werkzaamheden vorderen. Als de bouwplaats afgesloten kan worden, verlopen de werken veel vlotter dan als er verkeer mogelijk moet blijven.

Ondanks alle bijkomende aanvragen, waarvoor we zeer inschikkelijk zijn geweest, is de omvang van

*circulation vers et depuis le parking de l'UZ Brussel et permettre la pose d'un câble à haute tension par Elia.*

*Le report des travaux des impétrants, un retard dans la pose des rails et le fait que les entrepreneurs travaillent souvent sur plusieurs chantiers à la fois ont ralenti le chantier, qui a finalement pu démarrer en octobre 2015.*

*Le gouvernement est bien conscient de la présence de l'hôpital et de l'école. C'est pourquoi il a fallu trouver un compromis entre la mobilité aux abords du chantier et la vitesse d'exécution des travaux. Il serait plus simple de fermer la zone à la circulation.*

*Le volume des travaux a déjà augmenté de 40%, ce qui a des répercussions sur le plan financier, mais dans une bien moindre mesure sur le calendrier du chantier. Par ailleurs, l'asphaltage, qui avait été retardé en raison des conditions hivernales, a été réalisé en grande partie.*

*Dans l'intervalle, une nouvelle réunion a été organisée à mon cabinet avec les représentants de l'UZ Brussel avec lesquels nous entretenons de bonnes relations.*

*En mai 2017, la circulation locale devra être déviée vers une voie parallèle. L'objectif reste de libérer complètement la voie principale de l'avenue de l'Arbre Ballon jusqu'à la place de l'Ancienne Barrière pour la fin du mois de mai 2017. Des problèmes de circulation persisteront donc jusque-là.*

*Les autres travaux concernent l'entrée de l'UZ Brussel, et seront exécutés entre juin et début octobre 2017, conformément au schéma directeur de l'UZ Brussel. Je reviendrai tout à l'heure sur les travaux de la sous-station, qui dureront jusqu'en mars 2018.*

*La ligne de tram sera opérationnelle à l'échéance prévue. Les plans actuels nous permettent de la respecter moyennant quelques adaptations. Je rappelle que les dates butoirs communiquées à la population sont indicatives et dépendent de la complexité du chantier.*

*L'absence d'activité sur le chantier s'explique par le fait qu'il s'étend sur 4km et que les ouvriers ne*

de uitgevoerde werken al met 40% gestegen. Dit heeft financiële gevolgen, maar toch is de weerslag ervan op de plannen heel beperkt gebleven.

Een bijkomende tegenslag waar we mee te maken kregen, was het winterweer van december 2016 en februari 2017, waardoor het asfalteren moest worden uitgesteld. Dat werk is nu grotendeels klaar.

Intussen heeft er een nieuwe vergadering plaatsgevonden op mijn kabinet, samen met de vertegenwoordigers van het UZ Brussel. De relaties met het ziekenhuis zijn over het algemeen zeer goed.

Er volgt nog een moeilijke periode in mei 2017. Dan moet het plaatselijk verkeer worden omgeleid naar een parallelweg. Het is nog steeds de bedoeling dat de hoofdweg van de Dikkebeuklaan tot het Oude-Afspanningsplein eind mei 2017 volledig beschikbaar is. Tot dan zullen er nog verkeersproblemen zijn.

De rest van de werkzaamheden zullen voor de ingang van het UZ Brussel worden uitgevoerd. Van juni tot begin oktober 2017 wordt daar gewerkt in het kader van het masterplan van het UZ Brussel. Op zich is dat een goede zaak. Ik kom straks terug op de werken voor het onderstation, die tot maart 2018 zullen duren.

Ook de deadline voor de ingebruikname van de tramlijn blijft ongewijzigd. Met de huidige bouwplaatsplannen kan die datum aangehouden worden, als er enkele aanpassingen worden doorgevoerd. Toen we de deadlines meedeelden aan de bevolking, hebben we altijd gezegd dat ze indicatief waren. Er is altijd uitstel mogelijk wegens de complexiteit van de bouwplaats.

Ik begrijp de opmerkingen over het gebrek aan activiteit op de bouwplaats. Toen ik er om 16.00 uur voorbijreed, heb ik me ook afgevraagd waarom er niemand aan het werk was. De bouwplaats strekt zich echter uit over een afstand van vier kilometer en er kan niet overal tegelijk wordt gewerkt. De arbeiders zijn ook niet altijd even zichtbaar. Ik wil echter opmerken dat ondanks het toegenomen volume van de werken de termijn van fase 1 (Dikkebeuklaan - Laarbeeklaan) gerespecteerd zal worden. Zo staat het nog altijd in de planning. Dat wil niet zeggen dat er in de

*peuvent pas travailler partout en même temps, et sont parfois aussi moins visibles. Malgré le surcroît des travaux, les délais de la phase 1 (avenues de l'Arbre Ballon et du Laerbeek) seront respectés.*

*La phase 2 vient d'être lancée. La STIB pose actuellement les voies. Cette opération doit précéder les travaux routiers en vue d'assurer l'accessibilité des zones de travail, ce qui complique les choses.*

*Étant donné que la phase 3, qui concerne l'avenue de Jette, le réaménagement de la place Reine Astrid et le parking souterrain, est un élément très important dans le cadre du chantier global, nous avons décidé d'infliger une pénalité de retard exceptionnelle de 10%, contre 5% habituellement.*

*Durant les phases plus critiques, il faut effectivement limiter les nuisances dans la durée. Nous avons donc demandé à l'entrepreneur de faire appel à de la main-d'œuvre supplémentaire et de travailler en deux équipes. Il nous a laissé entendre qu'une coordination serait alors nécessaire pour pouvoir organiser les travaux, la livraison des matériaux et le travail des sous-traitants. Cela induira des coûts supplémentaires que nous devons encore évaluer.*

*En outre, la STIB procédera, en juillet et en août 2017, à la pose de voies en différents endroits, notamment à hauteur de Simonis, au carrefour de l'avenue de Jette, pour réaliser la connexion avec le tram 19. Cette ligne sera interrompue pendant deux mois. Les travaux se poursuivront aux points stratégiques durant le congé du bâtiment.*

*La construction de la sous-station d'Elia, qui durera jusqu'en mars 2018, n'influence nullement le calendrier de la mise en service de la ligne de tram 9, qui figure dans les plans du permis d'urbanisme. Ses dimensions n'ont pas été modifiées et les travaux ne devraient pas créer d'embarras.*

*Nous suivons donc ce chantier de très près. Les travaux se déroulent selon le calendrier prévu, mais la durée des différentes phases est souvent sujette à des facteurs externes. Par ailleurs, l'entrepreneur examine la possibilité de renforcer ses effectifs.*

subfases van fase 1 geen verschuivingen plaatsvinden.

*(Remarques de M. De Lille)*

Het wegenwerkenbedrijf dat belast is met fase 2 ging onlangs van start met de werken. Tegelijkertijd is de MIVB bezig met het plaatsen van de sporen. Die twee activiteiten kunnen niet tegelijkertijd worden uitgevoerd met het oog op de toegankelijkheid van de werkzones. De wegenwerken kunnen pas na de plaatsing van de sporen worden uitgevoerd. Dat maakt de zaken gecompliceerd.

Er is ook een verschil tussen de heraanleg van een tramlijn en de aanleg van een volledig nieuwe tramlijn, zoals we nu aan het doen zijn. Dat is een veel complexere operatie.

Omdat ook fase 3 (met de Jettelaan, de aanleg van het Koningin Astridplein en de ondergrondse parking) heel belangrijk is voor de hele operatie, hebben we een uitzonderlijke vertragingsboete opgelegd. Normaal gezien bedraagt die 5%, maar voor fase 3 is dat 10%.

Ik vind echter ook dat in kritieke fasen moet worden geprobeerd om de hinder te beperken in de tijd. Daarom werd al overleg gevoerd met de aannemer over de mogelijkheid om extra manschappen in te zetten en kreeg hij het uitdrukkelijke verzoek om met dubbele shifts te werken. Hij liet meteen weten dat er in dat geval coördinatie nodig is voor de praktische uitvoering van de werken, de levering van het materiaal en het werk van de onderaannemers. Dat leidt ongetwijfeld tot bijkomende kosten die we moeten evalueren.

Ik wijs er ook nog op dat er in juli en augustus 2017 op verschillende plaatsen sporen gelegd worden, namelijk ter hoogte van Simonis, aan het kruispunt met de Jettelaan. Daarbij moet ook de aansluiting van tramlijn 19 worden geregeld. Daardoor moet die lijn gedurende twee maanden onderbroken worden. Ook tijdens het bouwverlof wordt er volop gewerkt op de belangrijke locaties.

De bouw van het onderstation van Elia heeft geen invloed op de planning van de ingebruikname van tramlijn 9. Dat onderstation is opgenomen in de plannen van de stedenbouwkundige vergunning en de afmetingen ervan werden niet gewijzigd. In

principe mag de bouw ervan geen hinder veroorzaken. De werkzaamheden zullen tot maart 2018 duren.

We volgen de bouwplaats zeer aandachtig. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt met het UZ Brussel. Slechts één keer ging het mis. Daardoor is er wat commotie ontstaan, ook bij mijn kabinet. We hebben toen meteen ingegrepen. We hoorden berichten over een ongelukkig verlopen bouwplaatsvergadering. Uiteindelijk zijn de zaken opgehelderd met de aannemer, de administratie, het ziekenhuis en de gemeente Jette. De bouwplaats ligt op schema, maar de duur van de verschillende fasen kan vaak door externe omstandigheden gedeeltelijk wijzigen. De aannemer gaat na of er meer mensen op de bouwplaats kunnen worden ingezet.

*(Opmerkingen van de heer De Lille)*

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

**Mevrouw Els Ampe (Open Vld).** - Het is goed dat u de aannemer probeert te overtuigen om meer manschappen in te zetten en dat de deadline zal worden gehaald. Ik begrijp dat de bouwplaats bijzonder complex is, omdat er meerdere aannemers tegelijk aan het werk zijn. Door bij de opmaak van het bouwplaatsplan daarmee rekening te houden, had een aantal problemen vermeden kunnen worden.

Steeds vaker worden er plannen gemaakt die op papier zeer mooi ogen, maar waarbij men niet altijd denkt aan de overlast voor de bevolking als gevolg van de uitvoering. Meerdere factoren hebben een impact op de duur van een bouwplaats. Een simpel voorbeeld is het leggen van kasseien. Ook het plaatsen van transporen in eigen bedding of niet, de hoogte van de bedding en de locatie ervan hebben een enorme impact op de duur en de manier waarop de bouwplaats wordt georganiseerd.

Ik beseft goed dat plannen lang op voorhand worden gemaakt, maar toch kan een en ander op voorhand worden ingeschat, zeker met het oog op de verlenging van de nieuwe tramlijn naar de Heizel, waarvoor de plannen al in de maak zijn. Ik vraag met aandrang om niet dezelfde fouten te maken en die bouwplaats zo te organiseren dat er rekening wordt gehouden met de periode waarin de

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

**Mme Els Ampe (Open Vld)** *(en néerlandais).* - *J'apprécie vos efforts pour inciter l'entrepreneur à renforcer ses effectifs et pour respecter les délais. Néanmoins, s'il avait été tenu compte de la complexité des travaux au moment de l'élaboration du projet, certaines nuisances auraient pu être évitées.*

*En effet, plusieurs facteurs ont un impact sur la durée d'un chantier et son organisation, comme la pose de pavés, la mise en site propre ou non de la ligne de tram et la localisation du tronçon.*

*Concernant le futur prolongement de la nouvelle ligne de tram vers le Heizel, je demande donc avec insistance de ne pas commettre les mêmes erreurs et d'organiser ce chantier en tenant compte de la période durant laquelle les travaux se dérouleront.*

werkzaamheden plaatsvinden.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U hebt gelijk. We praten nu reeds met de stad Brussel en met de uitbaters van Brussels Expo om de bouwplaats in goede banen te leiden. De moeilijkheid met de bouwplaats aan de Heizel is dat Brussels Expo ook tijdens de werkzaamheden moet kunnen worden uitgebaat. We voeren daarover reeds overleg, waarbij ook over een al dan niet tijdelijke parking wordt gepraat.

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Die bouwplaats kan tot problemen leiden, als er daar voetbalwedstrijden worden gespeeld.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik ben blij dat u denkt dat het nieuwe voetbalstadion er komt!

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb het over het Koning Boudewijnstadion, waar de tram ongeveer langs zal rijden. Begrijp me niet verkeerd.

U zegt dat het dossier complex is, maar het is toch niet normaal dat er na de start van de werkzaamheden nog moet worden nagedacht over allerlei andere zaken, waar geen rekening mee was gehouden. Zo was er plots een probleem met een fontein.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat dateert van voor mijn tijd.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Laten we er dan lessen voor de toekomst uit trekken en zulke problemen voorkomen door alle betrokken partijen op voorhand samen te brengen, zodat er na de start van de werkzaamheden niet te veel hoeft te worden gewijzigd.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Vous avez raison. Nous nous concertons déjà en ce sens avec la Ville de Bruxelles et les responsables de Brussels Expo, d'autant plus que l'exploitation du centre d'expositions devra être maintenue durant les travaux. Nous envisageons la création d'un parking éventuellement temporaire.*

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Ce chantier risque d'engendrer des nuisances au moment des matchs de football.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je suis ravi de vous entendre faire allusion au nouveau stade de football !*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *En réalité, je songeais au stade Roi Baudouin que la ligne de tram longera.*

*Vous soulignez les difficultés propres à ce dossier. Néanmoins, il n'est pas logique de devoir encore tenir compte de divers éléments après le démarrage des travaux, comme la fontaine.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Cette décision date d'avant ma prise de fonction.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Tirons-en alors des enseignements et évitons la répétition de tels problèmes en réunissant toutes les parties concernées avant l'entame du chantier pour limiter au minimum les modifications a posteriori.*

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES



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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN**

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

**betreffende "het beroep en het verzet tegen een stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan".**

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

**De heer Fabian Maingain (DéFI)** *(in het Frans).*- *De stedenbouwkundige vergunning die op 19 december 2016 werd afgegeven voor de heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan, werd bij de Raad van State aangevochten door het wijkcomité. Het bezwaar betreft voornamelijk de versmalling van de weg.*

*Bent u op de hoogte van het beroep van het wijkcomité? Zult u opnieuw contact opnemen met de buurtbewoners? Zult u de wegbreedte van zes meter behouden of een andere oplossing uitwerken? Zult u het arrest van de Raad van State afwachten voor u de werken van start laat gaan?*

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

**QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

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

**concernant "le recours et l'opposition au permis d'urbanisme relatif au réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt".**

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

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- En novembre, je vous interrogeais sur le permis d'urbanisme relatif au réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt, délivré le 19 septembre dernier. Or ledit permis se trouve contesté par le comité des riverains qui a introduit un recours au Conseil d'État, rejoint symboliquement par la Ville de Bruxelles.

Dans ce dossier aussi, certains travaillent là où ils sont élus alors que d'autres préfèrent se répandre dans la presse en menaces fantaisistes.

La contestation porte principalement sur la réduction de la largeur de la voirie. J'ai la profonde conviction qu'il y a, dans ce dossier, une volonté commune des riverains et de la Région de réaménager qualitativement cette importante avenue bruxelloise, et qu'il ne manque pas grand-chose au projet pour qu'il satisfasse toutes les parties.

Avez-vous été informé du recours en suspension et en annulation introduit par le comité de quartier Victoria-Roosevelt ?

Entendez-vous rouvrir la discussion avec les riverains pour élaborer un projet amendé permettant le maintien de la voirie à six mètres ou pour trouver une solution équivalente ?

Comptez-vous attendre l'arrêt du Conseil d'État avant de lancer les travaux ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - Nadat ik het nieuws in de pers had gelezen, heb ik de heer Snoy van het wijkcomité een ontmoeting voorgesteld om het project toe te lichten, maar hij is niet op die uitnodiging ingegaan.

*Wij hebben een folder opgesteld om de buurtbewoners te informeren. We hebben ook geantwoord op de brieven van de buurtbewoners. Bovendien ben ik altijd bereid om de buurtbewoners te ontmoeten en een openbare vergadering te organiseren.*

*Het project omvat twee rijstroken en een gescheiden fietspad. Het hele debat draait om een verschil van 30 cm. Brussel-Stad wil een wegbreedte van 6 m, terwijl wij in een breedte van 5,7 m hebben voorzien.*

*De vergunning is afgegeven. De wet staat aan onze kant. Voor ons gaat het om een belangrijk verschil, want op een weg van 5,7 m breed kan je niet sneller rijden dan 50 km/u, terwijl je op een weg van 6 m breed 70 km/u kan halen.*

*Bij de heraanleg van de Terhulpssteenweg iets verderop werd in nieuwe tramhaltes voorzien. Ter hoogte van de tramhalte Lieveheersbeestjes is de weg 5,5 m breed en zijn er twee rijstroken. Er zijn nog andere plaatsen waar voor een dergelijke inrichting is gekozen en er geen problemen zijn.*

*Het debat over de Rooseveltlaan heeft een surrealistisch kantje gekregen, niet alleen om electorale redenen maar ook omdat sommige buurtbewoners een ware afkeer van fietsers lijken te hebben.*

*Er werd foute informatie verspreid en ik heb jammer genoeg geen vergadering kunnen organiseren vóór het openbaar onderzoek. Bovendien heeft de houding van Brussel-Stad niet geholpen om de gemoederen te bedaren.*

*Ik heb geen verdere informatie over het lopende beroep.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - J'ai lu dans la presse qu'un recours avait été introduit.

Mes propositions de rencontrer M. Snoy du comité de quartier pour expliquer le projet, dans un cadre formel ou non, ont été rejetées.

Nous avons réalisé un dépliant pour informer les riverains dont de plus en plus de gens se plaignent d'être peu ou mal informés par le comité de quartier. Nous avons aussi répondu à des lettres de riverains. Je suis, en outre, toujours prêt à me rendre sur place, à rencontrer les habitants, éventuellement à organiser une réunion publique moi-même afin d'expliquer notre projet.

Pour le réaménagement de cette artère, nous prévoyons deux bandes de circulation automobile et une piste cyclable séparée et sécurisée. Tout le débat concerne la différence de 30cm entre la largeur de 6m voulue par la Ville de Bruxelles et notre proposition qui affiche 5m70. Le permis a été délivré et la loi est avec nous. Or, pour nous, la nuance est importante, car la vitesse de circulation ne peut dépasser 50 km/h sur une voirie de 5m70 de large. Avec une largeur de 6m, la vitesse de circulation peut atteindre 70km/h. Je rappelle que l'avenue Roosevelt est une voirie où la vitesse est limitée à 50km/h même si certains automobilistes aiment rouler assez vite sur cet axe. Je suis partisan du passage à deux bandes, mais à 50km/h et non à 70km/h.

Je signale, à titre d'exemple, que, dans le prolongement de l'avenue Franklin Roosevelt, la chaussée de La Hulpe a déjà partiellement été réaménagée avec des arrêts de tram. À proximité de l'arrêt de tram Coccinelles, la largeur de voirie est de 5m50, et il y a deux bandes de circulation marquées. D'autres exemples dans la ville démontrent que de tels aménagements fonctionnent.

Ce débat autour de l'avenue Roosevelt a pris une tournure surréaliste pour des raisons électorales, et parce que certains riverains manifestent une véritable aversion pour les cyclistes.

Pour terminer, je vais citer un riverain qui m'a écrit : "Par la présente, je tiens, en tant qu'habitant de l'avenue Franklin Roosevelt, à soutenir

pleinement vos projets d'amélioration de la sécurité des cyclistes et de la fluidité du trafic. J'ai reçu récemment un flyer expliquant de manière détaillée les plans. J'aurais aimé recevoir ces plans plus tôt. J'ai été fourvoyé par le colporteur de la pétition contre le projet car je n'étais au courant de rien et je le regrette vivement à présent".

Certains riverains se sont malheureusement enflammés dans une réaction à de fausses informations, je n'ai malheureusement pas pu organiser de réunion avant l'enquête publique et l'attitude de la Ville de Bruxelles n'a pas aidé à apaiser la situation.

Je ne dispose pas d'information supplémentaire au sujet de la procédure en cours.

J'espère que nous pourrons réaliser notre projet, avec deux bandes de circulation et une piste cyclable séparée, selon un modèle qui fonctionne en ville et qui convienne à tout le monde.

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

**De heer Fabian Maingain (DéFI)** *(in het Frans).* - *Ik deel uw mening over de verantwoordelijken van Brussel-Stad, die niet altijd constructief hebben meegewerkt.*

*U had het project evenwel beter kunnen toelichten en meer naar de buurtbewoners kunnen luisteren. De meeste buurtbewoners zijn niet tegen de fietspaden en de heraanleg van de trottoirs gekant. De gebrekkige dialoog tussen het gewest en de buurtbewoners heeft tot de huidige situatie geleid.*

*Ik pleit ervoor om iedereen opnieuw rond de tafel te brengen. Het is hoog tijd om een constructieve oplossing te vinden die iedereen ten goede komt: de automobilisten, de fietsers en de buurtbewoners.*

*Het verheugt mij dat u bereid bent de buurtbewoners te ontmoeten.*

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

**M. Fabian Maingain (DéFI).** - Je comprends donc que ce qui a principalement manqué dans ce projet est la capacité des différents acteurs à se concerter. À cet égard, je rejoins votre attitude à l'égard de la Ville de Bruxelles qui n'a pas joué le jeu à toutes les étapes du projet.

En revanche, je pense que vous avez en effet manqué de proactivité dans la présentation du projet et dans l'écoute des riverains. Ces derniers, dans leur grande majorité, ne sont pas opposés aux cyclistes et au réaménagement des trottoirs de cette avenue bruxelloise qui le mérite tant. Il n'y a donc pas de volonté primaire de s'opposer à ce projet. Je pense qu'un manque de dialogue entre la Région et les habitants de cette avenue explique les difficultés actuelles.

Je plaide donc pour que les gens se remettent autour de la table et que ce bras de fer stérile cesse. Je vais vérifier ce que vous dites au sujet du comité de quartier. Il faut cesser de faire de grandes déclarations tapageuses et essayer de trouver une solution de manière constructive. Je reste persuadé que les automobilistes, les cyclistes et les riverains qui demandent depuis des années le réaménagement de leurs trottoirs, en bénéficieront

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Ik wil wel, maar zij zijn bang de feiten onder ogen te zien.*

**De heer Fabian Maingain (DÉFI)** *(in het Frans)*.- *Ik betwijfel dat.*

*Het lijkt mij trouwens wijzer om de werken niet te starten zolang het beroep hangende is.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

**betreffende "de gewestelijke vrijstellingskaarten uitgereikt door het Parkeeragentschap".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Sinds begin dit jaar is het nieuwe Gewestelijke Parkeerbeleidsplan (GPBP) van kracht. Het heeft als basisregel dat Brusselaars een gewestelijke parkeerkaart kunnen aanvragen waarmee ze in een straal van anderhalve kilometer rond hun woning mogen parkeren. Die regel laat dus toe om in een andere gemeente te parkeren, op voorwaarde dat je binnen de toegewezen parkeerzone blijft.

Sommige gemeenten hebben zich daar in het verleden tegen verzet, wat gevolgen heeft gehad voor het nieuwe parkeerreglement. Het laat namelijk toe dat een gemeente zelf zones afbakt van ongeveer 150 hectare waarin bewoners mogen parkeren. Die zones zouden volledig op het

tous.

Malgré le gâchis dans la gestion de ce dossier, je vous invite donc à ne pas vous enfermer dans une attitude conflictuelle ou dans un bras de fer avec les riverains. J'entends que vous êtes tout fait prêt à aller les rencontrer.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais évidemment. C'est eux qui ne veulent pas ! Ils ont peur de la vérité !

**M. Fabian Maingain (DÉFI).**- Permettez-moi tout de même de vérifier cette information.

Il convient sans doute également de ne pas s'engager dans les travaux tant que le recours est pendant.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "les cartes de dérogation régionales délivrées par l'Agence du Stationnement".**

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *Entré en vigueur au début de cette année, le nouveau Plan régional de politique du stationnement (PRPS) permet aux Bruxellois de demander une carte de stationnement régionale qui les autorise à se garer dans un rayon d'un kilomètre et demi autour de leur habitation, même dans une autre commune.*

*Certaines communes s'étant opposées à ce système par le passé, le nouveau règlement de stationnement autorise chaque commune à définir elle-même des zones de stationnement pour riverains d'environ 150 hectares, situées exclusivement sur son territoire. Soucieux de respecter la démocratie, vous laissez aux*

grondgebied van de gemeente in kwestie liggen.

Omdat u de democratie wilt respecteren, laat u het over aan de lokale gemeentebesturen om te beslissen of ze van die uitzonderingsmogelijkheid gebruik willen maken. De Brusselse gemeenten spelen een belangrijke rol in de realisatie van de gewestelijke mobiliteitsambities.

Zijn er gemeenten die verkiezen om enkel parkeerzones af te bakenen die enkel hun grondgebied bestrijken? Welke gemeenten zijn dat? Wat vindt u daarvan? Tegen wanneer moeten de gemeenten daarover beslissen?

Hoe staat u tegenover een compenserende maatregel voor Brusselaars die op het grensgebied van verschillende gemeenten wonen, maar die niet over de gemeentegrenzen mogen parkeren? Het gevolg kan zijn dat ze veel verder van hun woning moeten parkeren.

Wat is uw evaluatie van de invoering van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan?

Hoe wordt de straal van anderhalve kilometer rond de woning bepaald? Als ik het goed heb begrepen, werkt men met een indeling in zeer kleine sectorzones. Afhankelijk van de woonplaats wordt bekeken in welke sectorzone de woning ligt. Wil dat zeggen dat elke woning een eigen parkeerzone krijgt toegewezen die verschillend kan zijn van een woning die bijvoorbeeld twintig of dertig huizen verder gelegen is? Hoe wordt een parkeerzone bepaald en gecontroleerd?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mijn medewerkers kunnen u een gedetailleerd antwoord op uw laatste vraag bezorgen.

Ik weet nog niet welke gemeenten zich voor het bepalen van de deelsectoren en parkeerzones willen beperken tot hun eigen grondgebied, zoals op grond van het gewijzigde besluit mogelijk is. Ik moet eerst de gemeentelijke parkeeractieplannen en de reglementeringen van de gemeenten ontvangen.

In de vorige besluiten was het bepalen van de parkeersectoren niet geregeld. De gemeenten moeten dit aspect van het parkeerbeleid nu

*administrations communales le soin d'opter ou non pour cette dérogation.*

*Certaines communes préfèrent-elles délimiter des zones de stationnement uniquement sur leur territoire ? Quelles sont ces communes ? Qu'en pensez-vous ? D'ici quand les communes devront-elles se prononcer sur cette règle d'exception ?*

*Que pensez-vous d'une mesure compensatoire pour les Bruxellois qui habitent aux confins de plusieurs communes, mais qui ne peuvent pas stationner au-delà des limites de leur commune ?*

*Comment évaluez-vous l'introduction du Plan régional de politique du stationnement ?*

*Le rayon d'un kilomètre et demi autour de l'habitation serait défini sur la base d'un découpage en très petits secteurs. Chaque habitation se voit-elle dès lors attribuer une zone de stationnement qui peut être différente de celle d'une habitation située vingt ou trente maisons plus loin ? Comment une zone de stationnement est-elle déterminée et contrôlée ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Mes collaborateurs pourront répondre dans le détail à votre dernière question.*

*Je ne sais pas encore quelles communes comptent se limiter à leur propre territoire pour la définition des secteurs et zones de stationnement, comme le permet l'arrêté modifié. Les précédents arrêtés ne régissaient pas les secteurs de stationnement. Désormais, les communes doivent intégrer cet aspect dans leur projet de plan d'action de stationnement. Celles qui ont déjà adopté un plan définitif peuvent faire approuver un plan distinct pour les secteurs de stationnement.*

integreren in hun ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan. De gemeenten die al een definitief plan goedkeurden, kunnen een afzonderlijk plan betreffende de parkeersectoren laten goedkeuren door de gemeenteraad. Ik heb alle gemeenten daar in een brief op gewezen.

De gemeenten moeten zo snel mogelijk een parkeeractieplan opstellen en het parkeersectorenplan goedkeuren. Daarna kan de regering de parkeeractieplannen bekrachtigen. Tot voor kort kon dat alleen als alle gemeentelijke parkeeractieplannen klaar waren, maar nu kunnen ze ook afzonderlijk door de regering worden goedgekeurd. Daardoor boeken we tegenwoordig wel vooruitgang. Bij het goedkeuren van de gemeentelijke parkeeractieplannen zal de regering uiteraard kijken naar wat de verschillende gemeenten doen en nagaan of ze hun plannen op elkaar hebben afgestemd.

De begrenzing en keuze van deelsectoren wordt door de gemeenten bepaald. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeenten bij de toekenning van bewonerskaarten hun beslissing duidelijk toelichten aan de omwonenden.

Voorts bepaalt het gewijzigde besluit dat een bewoner met een vrijstellingskaart voor buurtbewoners altijd aan beide kanten van een straat mag parkeren, ook als de straat op de grens ligt van twee parkeersectoren van verschillende gemeenten. De situatie waarbij een buurtbewoner aan één kant van zijn straat niet mag parkeren omdat die in een andere gemeente ligt, is dus verleden tijd. Brusselaars mogen voortaan overal in hun straat parkeren.

Ik veronderstel dat heel wat gemeenten hun plannen op elkaar zullen afstemmen. Doen ze dat niet, dan zal ik ze daar toe stimuleren. Dankzij de recente wijzigingen kon ik eindelijk starten met de uitvoering van het eerste Gewestelijke Parkeerbeleidsplan. Voor het einde van deze regeerperiode zal ik echter nog een studie starten om een nieuw gewestelijk parkeeractieplan op te stellen waarin ik rekening wil houden met alle structurele problemen, andere vaststellingen en analyses van de komende twee jaar, zodat er tegen de volgende regeerperiode een tweede versie van het gewestelijke parkeeractieplan kan worden besproken.

*Les communes doivent adopter dans les plus brefs délais un plan d'action de stationnement ainsi que le plan des secteurs. Le gouvernement pourra ensuite entériner ces plans d'action communaux au fur et à mesure de leur réception.*

*Si la délimitation et le choix des secteurs partagés reviennent aux communes, il importe cependant qu'elles expliquent clairement leur décision aux riverains.*

*Par ailleurs, l'arrêté modifié prévoit qu'un riverain détenteur d'une carte de dérogation peut stationner des deux côtés d'une rue, même si la rue se situe à la limite de deux secteurs de stationnement de plusieurs communes.*

*Je suppose que beaucoup de communes harmoniseront leurs plans. Si elles ne le font pas, je les y inciterai. Grâce aux récentes modifications, j'ai enfin pu entreprendre la mise en œuvre du premier Plan régional de politique du stationnement. Avant la fin de cette législature, je lancerai cependant une étude en vue de l'élaboration d'une deuxième version du plan d'action régional de stationnement, qui tiendra compte des problèmes structurels, des constats et des analyses des deux années à venir.*

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik zal zeker in gesprek gaan met uw medewerker, want het interesseert mij hoe de parkeerzones precies worden bepaald.

U zegt dat u nog geen zicht hebt op de parkeeractieplannen van de gemeenten. Het zou kunnen dat een aantal gemeenten er niet in slagen om hun plannen op elkaar af te stemmen. Hoe zult u dan ingrijpen om te vermijden dat bewoners in grenszones er de dupe van worden?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal dat probleem in alle discretie proberen op te lossen.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de weigering van de MIVB om het degressief tarief toe te passen op kinderen van nieuw samengestelde gezinnen die niet allemaal op dezelfde plaats gedomicilieerd zijn".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Er zijn steeds meer samengestelde gezinnen, waardoor kinderen afwisselend bij een van hun ouders verblijven. Zelfs bij co-ouderschap mag een kind maar één wettelijke woonplaats hebben en het gebeurt regelmatig dat broers of zussen niet bij dezelfde ouder gedomicilieerd zijn.*

*De NMBS heeft dat begrepen: broers en zussen moeten niet op hetzelfde adres wonen om een degressief tarief te kunnen krijgen. De MIVB eist jammer genoeg wel nog steeds dat broers en zussen op hetzelfde adres gedomicilieerd zijn. Dat valt eigenlijk niet te rechtvaardigen, aangezien het*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Je ne manquerai pas de m'adresser à votre collaborateur pour savoir comment les zones de stationnement sont définies.*

*Si certaines communes ne parviennent pas à harmoniser leurs plans, comment réagirez-vous pour éviter que les riverains en fassent les frais ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Je tenterai de résoudre ce problème en toute discrétion.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "le refus de la STIB d'appliquer le tarif dégressif aux enfants de familles recomposées qui ne sont pas tous domiciliés au même endroit".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le monde change, et les familles recomposées sont légion, tout comme les exemples de régime de garde alternée, mais il semble que la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) peine à intégrer cette évolution dans l'application de ses formules tarifaires. En effet, même en cas de garde alternée égalitaire, l'enfant ne peut, légalement, avoir qu'un seul domicile. Il est donc courant que des enfants d'une même fratrie ne soient pas domiciliés chez le même parent après une séparation.

Dans une optique contemporaine, la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) l'a

*om de abonnementen van de kinderen gaat en niet om die van hun ouders.*

*Om bij de MIVB een degressief tarief te kunnen krijgen, moeten ouders dus ofwel niet scheiden, ofwel alle kinderen bij één ouder domiciliëren. Als een van de ouders een kind zou krijgen met een nieuwe partner, kan dat kind geen abonnement aan het degressieve tarief krijgen als zijn halfbroers en -zussen bij de andere ouder gedomicilieerd zijn.*

*Dat is absurd, zeker als je weet dat de ouder bij wie het kind zijn vaste woonplaats heeft, niet noodzakelijk meer kosten op zich neemt.*

*Welke logica volgt de MIVB? Gaat het niet louter om een besparing op de kap van de gezinnen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Op mijn vraag biedt de MIVB een schoolabonnement aan voor 50 euro voor het eerste en het tweede kind. Voor alle volgende kinderen is dat abonnement gratis. Dat is een belangrijke sociale maatregel.*

*De MIVB kent onder bepaalde voorwaarden het degressieve tarief toe vanaf het eerste schoolabonnement dat een gezin koopt. Het gezinsstatuut moet bijvoorbeeld up-to-date zijn. De MIVB baseert zich daarvoor op het attest van gezinssamenstelling van de gemeente.*

*Sinds enkele maanden is het mogelijk om de*

bien compris et n'exige donc pas que tous les enfants d'une fratrie soient domiciliés sous un même toit pour appliquer son tarif dégressif. Hélas, la STIB se montre nettement plus conservatrice et le refuse. Cela ne se justifie pourtant en rien, puisque c'est l'abonnement des enfants qui est visé et non celui des parents.

Autrement dit, pour pouvoir bénéficier des tarifs dégressifs octroyés aux familles nombreuses par la STIB, les parents doivent, soit ne pas se séparer, soit domicilier tous les enfants chez le même parent. Et si une nouvelle union d'un des deux parents débouche sur un heureux événement, l'enfant ne bénéficiera du tarif dégressif que si ses demi-frères et demi-sœurs sont domiciliés chez le parent commun.

La situation est absurde, puisqu'en cas de garde partagée, nous nous trouvons face à un véritable jeu de fléchettes : si c'est dans le foyer du parent chez qui sont domiciliés les enfants issus de la première union que naît un nouvel enfant, la réduction est accordée ; si c'est chez l'autre, tant pis pour lui ou pour elle. Rappelons tout de même que le choix de la domiciliation chez un parent n'implique pas qu'il supporte davantage les charges liées à l'enfant.

C'est pourquoi je souhaiterais connaître le fondement de cette façon de faire qui ne repose sur aucune logique, à part celle de réaliser des économies de bouts de chandelle sur le dos des familles.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il faut tout d'abord rappeler qu'aujourd'hui, à ma demande, la STIB propose son abonnement scolaire annuel au prix de 50 euros dès le premier enfant, de 50 euros pour le deuxième enfant et que cet abonnement est gratuit pour le troisième enfant et les enfants suivants. Il s'agit tout de même d'une mesure sociale significative prise par ce gouvernement.

La STIB octroie le statut dégressif à partir du premier abonnement scolaire acquis par une même famille sous certaines conditions. Si plusieurs abonnements scolaires doivent être achetés par une même famille, l'achat au tarif dégressif n'est possible que si le statut familial est à jour. À cet



*gezinsamenstelling te controleren en bij te werken in de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (KSZ) of door de elektronische identiteitskaart in te lezen op de website van Bootik of die van de MIVB. Het attest van gezinsamenstelling moet dus niet meer op papier worden voorgelegd. Daardoor worden de regels voor het degressieve tarief correct toegepast.*

*Ik ben voorstander van een soepele toepassing van het degressieve tarief voor kinderen uit samengestelde gezinnen die niet allemaal bij dezelfde ouder gedomicilieerd zijn. De MIVB zou kunnen vragen om een trouwboekje of geboorteakte voor te leggen. Dat is echter geen ideale oplossing: het administratieve werk van de MIVB zou stijgen en de reiziger zou moeten betalen om de attesten op te vragen, waardoor het voordeel van het voorkeurtarief in rook opgaat.*

*Ik ben op zoek naar een oplossing, zodat alle gezinnen ongeacht hun samenstelling het degressieve tarief kunnen genieten. Suggesties zijn welkom.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Een aantal gezinnen dat klacht indiende bij de ombudsman verkreeg ondertussen het degressieve tarief. Het zou echter niet bij individuele gevallen mogen blijven.*

*U zou bij de NMBS moeten nagaan welke*

effet, la STIB se base sur le certificat de composition de ménage délivré par la commune.

Dans un souci de simplification administrative au bénéfice de ses voyageurs, la STIB permet, depuis quelques mois, la vérification et la mise à jour de la composition du ménage sur la base des données de la Banque-carrefour de la sécurité sociale (BCSS), par une simple lecture de la carte d'identité électronique sur la plate-forme BOOTIK ou sur le site internet de la STIB (Go Easy). Par conséquent, la présentation d'une composition de ménage au format papier n'est désormais plus indispensable. En outre, cette avancée garantit le bon respect des règles en matière de tarif dégressif.

Concernant la question de l'application du tarif dégressif aux enfants de familles recomposées qui ne sont pas tous domiciliés au sein du même foyer, je suis évidemment partisan d'une application souple du tarif dégressif. Le problème évoqué pourrait être résolu en demandant, par exemple, la présentation d'un carnet de mariage ou d'un acte de naissance.

Cette situation est cependant loin d'être idéale car, d'une part, elle entraîne de nombreux tracasseries administratives pour la STIB qui ne peut obtenir ces données à partir de la BCSS, et d'autre part, elle occasionne des coûts pour le voyageur qui est obligé de réunir les attestations nécessaires. L'avantage du tarif préférentiel gratuit s'en voit donc souvent réduit à néant.

Je suis d'accord avec vous sur le principe. Il faut trouver une solution afin que tous les ménages puissent avoir droit au tarif gratuit à partir du troisième enfant, et ce, quels que soient la composition et le mode de vie des ménages. Nous sommes donc à la recherche d'une solution et toutes les suggestions sont les bienvenues.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je sais qu'entre le moment où la question a été déposée et aujourd'hui, la situation des personnes qui se sont plaintes auprès du médiateur de la STIB a été régularisée. L'intervention de ce dernier semble donc utile. Cependant, nous ne sommes pas ici pour discuter de cas individuels mais pour discuter

*procedure ze hanteert.*

*Ook zou de MIVB kunnen uitgaan van de kortingskaarten van de Gezinsbond om het degressieve tarief toe te kennen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik zal nagaan of dat mogelijk is en het er met de Gezinsbond over hebben.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Die kaart biedt zoveel voordelen dat wie ervoor in aanmerking komt, ze gewoonlijk ook aanvraagt.*

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Pierre Kompany, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "de impact van het toekomstige nationale voetbalstadion op de mobiliteit".**

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

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *De bouw van het nieuwe nationale voetbalstadion doet veel stof opwaaien. Ik zou het willen hebben over de impact van de werken op de mobiliteit en de parkeergelegenheid in de omgeving.*

*Als de vergunning er komt, zullen er op het Heizelplateau gelijktijdig verschillende grote werken uitgevoerd worden: de start van het Neoproject en de graaf- en grondwerken op Parking C. Gezien de strakke deadline voor het*

de la règle.

J'ai donc deux suggestions à vous soumettre :

- vérifier la procédure mise en œuvre par la SNCB dans ce cadre ;

- utiliser les attestations de famille nombreuse émises par la Ligue des familles.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous allons vérifier s'il est possible d'utiliser ce document. Je prends note de la suggestion et prendrai contact avec la Ligue des familles.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La carte de famille nombreuse comprend déjà tellement d'avantages que les personnes qui remplissent les conditions la demandent en général.

*- L'incident est clos.*

*(M. Pierre Kompany, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

#### **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "les incidences du futur chantier du stade national sur la mobilité".**

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le projet de construction d'un stade national sur le site du Parking C du Heysel fait couler beaucoup d'encre et suscite de nombreuses questions. Le point que je souhaite aborder est celui de l'organisation du chantier et ses conséquences sur la mobilité et le stationnement sur le plateau du Heysel et ses alentours.

Si les procédures d'octroi de permis aboutissent, plusieurs chantiers se tiendront en même temps sur le plateau du Heysel. En effet, le lancement du

*stadion zal de werf niet stilgelegd worden op zaterdag.*

*Er zullen vrachtwagens af- en aanrijden, met alle mobiliteits- en geluidshinder van dien. Ondertussen zullen er op de Heizel nog steeds evenementen plaatsvinden en moeten de bezoekers hun wagen ergens kwijt kunnen.*

*Welke mobiliteitsmaatregelen zult u treffen op het Heizelplateau en de omgeving tijdens de werkzaamheden? Hoelang zullen de grond- en graafwerken op Parking C duren? Hoe zult u de hinder beperken? Hoeveel vrachtwagens zullen dagelijks rondrijden op de werf en op de Ring?*

*Hebt u overleg gepleegd met Vlaanderen over de organisatie van de mobiliteit op de site zelf en vooral ook op de Ring en de secundaire wegen?*

*Waar zullen bezoekers van evenementen hun wagen kunnen parkeren? Welke oplossingen reikt u aan voor mensen die met de auto naar de Heizel komen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit werd niet actief betrokken bij de uitwerking van het dossier en het tijdschema voor*

projet Neo est prévu en 2017, tout comme les travaux d'excavation et de terrassement du Parking C. À cela s'ajoute la pression temporelle : le stade devant être prêt pour l'Euro 2020, l'on suppose que le chantier ne sera pas organisé sur une base de cinq jours par semaine, mais qu'il inclura également les samedis.

Ces travaux d'excavation et de terrassement généreront inévitablement un ballet incessant de poids lourds, et donc des problèmes de mobilité et des nuisances sonores. Ils risquent aussi de causer d'importants embarras de circulation sur le ring. Par ailleurs, les activités ne cesseront pas sur le site du Heysel durant ces chantiers, et la question du stationnement doit donc être prise en considération pour que les visiteurs puissent continuer à se rendre aux nombreux événements organisés sur le site.

Quelles sont les mesures prévues pour garantir la mobilité sur le plateau du Heysel et à ses alentours pendant la durée du chantier ?

Combien de temps les travaux d'excavation et de terrassement sur le site du Parking C dureront-ils ?

Des procédures sont-elles prévues pour réduire au maximum les nuisances liées à ce chantier ?

Le nombre de camions qui circuleront quotidiennement sur le site et sur le ring de Bruxelles pendant ces travaux a-t-il été évalué ?

Une concertation a-t-elle lieu avec la Région flamande pour organiser la mobilité sur le site, mais aussi et surtout sur le ring et les routes secondaires au nord de Bruxelles ?

Le Parking C étant condamné et les chantiers étant en cours, comment l'offre de stationnement s'organisera-t-elle sur le plateau du Heysel pendant toute la durée du chantier ? Outre l'utilisation des transports en commun, quelles sont les solutions proposées pour que les visiteurs puissent continuer à se rendre en voiture au Heysel et participer ainsi aux activités qui s'y poursuivent ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Bruxelles Mobilité n'a pas été activement associée à l'élaboration du dossier ni au calendrier des travaux. Toutefois, le

de werken.

*Het milieueffectrapport (MER) bevat nochtans informatie over potentiële hinder. Tijdens de fase waarin het terrein gebruiksklaar gemaakt wordt, zou de hinder verwaarloosbaar zijn omdat de vrachtwagens buiten het spitsuur en via het primaire wegennet zullen rijden.*

*Het afvoeren van grote hoeveelheden aarde zal daarentegen wel voor problemen zorgen. In het MER staan een aantal aanbevelingen om de mobiliteitshinder te beperken, onder meer door te zorgen voor een betere verbinding met het secundaire wegennet aan de noordkant.*

*Een andere maatregel bestaat erin het gebruik van de interne wegen te optimaliseren door een kruispunt met hoogteverschil aan te leggen tussen het verkeer dat uit de richting van Neo komt en de verkeersstroom die vanaf de Ring richting parking rijdt.*

*Tijdens de volledige duur van de werken zullen er 4.000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn en voor heel grote evenementen loopt dat op tot 7.000. De planning van de werken is daarop ingesteld.*

*Zodra de vergunning verleend is, zullen alle betrokkenen werfvergaderingen moeten plannen om de impact van de werken op het Brussels en Vlaams Gewest in te schatten.*

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

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het lijkt me logischer om te anticiperen op de verkeersstromen en het vrachtwagenverkeer, en na te gaan of er geen structurele maatregelen genomen kunnen worden. Als de problemen zich eenmaal voordoen, is het immers al te laat.*

- *Het incident is gesloten.*

rapport d'incidences sur l'environnement (RIE) contient des informations sur les nuisances qui seraient émises pendant la construction.

Ce rapport indique que les effets sur la mobilité seront négligeables pendant la phase d'aménagement, étant donné que les transports de chantier seront organisés en dehors des heures de pointe et sur le réseau primaire des voiries.

Néanmoins, l'évacuation des mètres cubes de terre du chantier aura un effet négatif sur la zone. Quelques mesures d'atténuation sont décrites pour limiter les nuisances sur la mobilité, comme l'amélioration de la jonction sur le réseau routier supérieur par l'adaptation du complexe situé sur la chaussée Romaine.

L'autre mesure consiste en l'optimisation des voiries internes par la réalisation d'une intersection dénivelée entre le trafic en provenance de Neo et celui débouchant du ring extérieur en direction du parking.

Durant les travaux de construction, au moins 4.000 emplacements de stationnement seront disponibles à tout moment pour les concerts et expositions, et 7.000 lors des expositions de grande envergure. Le calendrier du chantier en tient compte.

Dès que le permis aura été délivré, l'entrepreneur et toutes les parties concernées devront planifier des réunions de chantier pour évaluer l'impact des travaux sur la Région bruxelloise et sur la Région flamande.

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le chantier n'est pas à prendre à la légère et il engendra certainement des embarras de circulation et des soucis de stationnement.

Préalablement aux réunions de chantier qui se dérouleront durant les travaux, il me semble important d'évaluer l'importance du trafic et de la circulation des camions afin de ne pas se faire surprendre par des problèmes le moment venu, alors que des mesures plus structurelles auraient pu être prévues bien à l'avance.

- *L'incident est clos.*

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

**betreffende "de waterinsijpelingen in de Leopold II-tunnel".**

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Via de pers vernamen we dat op 10 februari 2017 de Leopold II-tunnel een uur werd afgesloten wegens waterinsijpeling. Brussel Mobiliteit kon de veiligheid niet garanderen, waardoor de brandweer en de technische dienst ter plaatse moesten komen om de situatie te verhelpen en te onderzoeken.

Er werden waterstalen genomen voor verder onderzoek. Het is niet duidelijk of het water afkomstig is uit het kanaal boven de tunnel, waarvan een groot gedeelte onder het niveau van het grondwater en onder het kanaal ligt. Als gevolg daarvan, en omdat beton nooit 100% waterdicht is, kan er dus water insijpelen.

Door krimpelingen en uitzettingen als gevolg van temperatuurverschillen kunnen scheuren ontstaan in het beton die moeten worden hersteld. De gevaarlijkste toestand doet zich voor, wanneer er grond of zand in het water zit. In dat geval ontstaat een gevaarlijke situatie, waarvoor men de term 'onderloopsheid' of 'achterloopsheid' gebruikt. Er moet dan worden ingegrepen om verzakkingen te vermijden.

Hebt u informatie over de oorzaak van de insijpeling? Waar deed de insijpeling zich voor? Gebeurde dat al eerder op die plaats? Hoeveel gevallen van insijpeling zijn er bekend in deze tunnel?

Hoe verloopt de analyse van de stalen? Wanneer zullen de resultaten gekend zijn en meegedeeld

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

### QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

**concernant "les infiltrations d'eau dans le tunnel Léopold II".**

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- Nous avons appris par la presse que le tunnel Léopold II avait dû être fermé pendant une heure le 10 février 2017, en raison d'infiltrations d'eau.

*Des échantillons d'eau ont été prélevés pour analyse. À ce stade, nous ne savons pas si l'eau provenait du canal surmontant le tunnel.*

*Disposez-vous d'informations sur la cause de l'infiltration ? Où s'est-elle produite ? Cela était-il déjà arrivé par le passé ? Combien de cas d'infiltrations sont-ils connus dans ce tunnel ?*

*Comment se déroule l'analyse des échantillons ? Quand les résultats seront-ils connus et communiqués ? Quelles techniques ont-elles été utilisées pour résoudre ce cas précis d'infiltration ?*

*Comment se déroulent actuellement l'entretien et la surveillance du tunnel Léopold II ? Y a-t-il lieu de redoubler de vigilance à la suite des infiltrations d'eau ? Ce problème a-t-il des conséquences sur le calendrier de la rénovation du tunnel ? Pouvez-vous expliquer cette rénovation ?*

worden? Hoe werd dit specifieke geval van waterinsijpeling opgelost? Welke technieken worden daarvoor toegepast?

Hoe verlopen het onderhoud en het toezicht van de Leopold II-tunnel momenteel? Is er reden tot extra waakzaamheid als gevolg van de waterinsijpeling? Heeft dit probleem gevolgen voor het tijdschema van de renovatie van de tunnel? Kunt u die renovatie toelichten?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- De structuur van de dekplaten van de tunnel is vergelijkbaar met die van een eierschaal, waardoor het mogelijk is om het water onder de bekleding af te leiden naar de afwatering. Het incident deed zich voor op een laag punt in de tunnel. De afvoer op die plaats was verstopt, waardoor het water niet kon wegvloeien en bleef stijgen tot het niveau van de voegen van de dekplaten. Dit gebeurde ter hoogte van nis nr. 10. Op die plaats vond nooit eerder een dergelijk incident plaats.

Aangezien de oorzaak snel kon worden achterhaald, was een analyse van het water niet nodig. Het was duidelijk dat het probleem te maken had met het afvoersysteem. Uiteraard werd de afvoer ontstopt, waarop een inspectie van de afvoeren in de hele tunnel volgde. Alles werd schoongemaakt en daarmee was het probleem opgelost.

De Leopold II-tunnel wordt regelmatig gecontroleerd en onderhouden tot de renovatie van de tunnel van start zal gaan. Normaal gebeurt de schoonmaak van de afvoeren maandelijks, tenzij er incidenten zijn waardoor dat vaker nodig is. Op ons verzoek wordt er extra schoongemaakt, aangezien we met bijzondere weersomstandigheden te maken hadden. We mogen niet vergeten dat het zeer hard heeft geregend.

Dit incident heeft geen enkele invloed op het tijdschema van de renovatie van de Leopold II-tunnel. We zitten momenteel in de consultatiefase, waarin de kandidaten hun offertes opstellen.

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

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

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *La structure des plaques de recouvrement du tunnel est semblable à celle d'une coquille d'œuf, ce qui permet de dévier l'eau sous le revêtement vers le système d'évacuation. L'incident s'est produit à un niveau bas du tunnel. L'évacuation à cet endroit étant obstruée, l'eau est montée jusqu'au niveau des joints des plaques de recouvrement, à hauteur de la niche n° 10. Jamais un tel incident ne s'était produit auparavant à cet endroit.*

*Étant donné que la cause a pu être rapidement identifiée, une analyse de l'eau n'était pas nécessaire. Naturellement, l'évacuation a été débouchée et suivie d'une inspection de toutes les évacuations du tunnel.*

*Le tunnel Léopold II est régulièrement contrôlé et entretenu en attendant sa rénovation. Normalement, les évacuations sont nettoyées tous les mois. À notre demande, un nettoyage supplémentaire a été effectué, vu que nous étions confrontés à des conditions météorologiques particulières. N'oublions pas que les précipitations ont été abondantes.*

*Cet incident n'a aucun impact sur le calendrier de la rénovation du tunnel Léopold II. Nous en sommes à la phase de consultation, au cours de laquelle les candidats rédigent leurs offres.*

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ten gevolge van de oproep voor kandidaten zijn verschillende kandidaten offertes aan het opstellen. Tegen wanneer moeten ze die indienen?

**De heer Pascal Smet, minister.**- We hopen om in het midden van de zomer de beslissing te nemen en een consortium te selecteren.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Wanneer starten de werkzaamheden?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is nog niet aan de orde.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de werken aan het spoor  
tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid".

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Tijdens het verlengde weekend van 29 april tot 1 mei wordt het treinverkeer tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, de drukste verkeersas van het land, volledig onderbroken voor infrastructuurwerkzaamheden. De seininstallatie wordt vernieuwd en er komt volledig computergestuurde technologie. Dat zijn noodzakelijke ingrepen.

Een van de gevolgen is dat het station Brussel-Centraal voor het eerst in dertig jaar niet bediend zal worden. Infrabel stelt een aangepast vervoersplan op voor het volledige verlengde weekend, maar het lijdt geen twijfel dat er aanzienlijke gevolgen zullen zijn voor nationale en internationale reizigers. Ik heb gelezen dat er dagelijks 1.200 treinen tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid rijden. Op drie dagen tijd gaat het dus over 3.600 treinen. Ik vraag me af hoe al die reizigers van Brussel-Noord naar Brussel-Zuid

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Pour quand ces offres doivent-elles être rentrées ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Nous espérons sélectionner un consortium au milieu de l'été.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Quand les travaux débiteront-ils ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Ce n'est pas encore à l'ordre du jour.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les travaux sur la jonction  
Nord-Midi".

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

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Durant le week-end prolongé du 29 avril au 1er mai, le trafic ferroviaire sera complètement interrompu entre les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, en raison du renouvellement de la signalisation et de l'installation d'une technologie entièrement informatisée.*

*Pour la première fois en trente ans, la gare de Bruxelles-Central ne sera pas desservie. Même si Infrabel élabore un plan de transport adapté pour ce week-end prolongé, il ne fait aucun doute que les voyageurs nationaux et internationaux en subiront les conséquences. Il faut savoir que 1.200 trains circulent quotidiennement entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.*

*Quelques mesures sont déjà connues pour le trafic international, tandis que les itinéraires de remplacement pour les voyageurs nationaux seront bientôt communiqués.*

gebracht zullen worden.

Voor het internationale verkeer zijn er al een paar maatregelen bekend. Over de alternatieve trajecten voor nationale reizigers zal binnenkort worden gecommuniceerd. Misschien is dat ondertussen al gebeurd. De tijdelijke sluiting van het station Brussel-Centraal en de infrastructuurwerkzaamheden zullen een grote impact hebben voor Brusselaars, toeristen, shoppers en bezoekers.

De mobiliteit in Brussel houdt verband met de andere gewesten en de federale overheid. Ik verwijs naar bedrijfswagens, het GEN, overstapparkings, de werken aan de Ring enzovoort. Hetzelfde geldt voor de trein. Meer dan ooit komt de verwevenheid van de mobiliteit in Brussel met de rest van het land tot uiting.

Was u op de hoogte van de geplande werkzaamheden? Hoe werd u op de hoogte gebracht? Hoe verloopt het overleg? Ik veronderstel dat u heel nauw bij betrokken bent bij de alternatieven die worden uitgewerkt.

Wat is volgens u de impact van de tijdelijke sluiting van het station Brussel-Centraal op de bereikbaarheid van Brussel?

Op welke manier bent u betrokken bij de opmaak van alternatieven voor nationale en internationale reizigers? Hoe verloopt dat overleg? Welke rol zal de MIVB daarin spelen?

Hoe verloopt de samenwerking met de andere openbaarvervoermaatschappijen om de impact van de werken voor nationale en internationale reizigers tot een minimum te beperken?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mijn administratie werd via de pers geïnformeerd over de sluiting van het station Brussel-Centraal tijdens het weekend van 1 mei. Brussel zal moeilijker bereikbaar zijn, maar toch blijft de stad toegankelijk. De werkzaamheden werden ruim op voorhand aangekondigd, zodat reizigers hun voorzorgen kunnen nemen.

Er bestaat al enkele jaren een overeenkomst tussen

*Étiez-vous au courant de ces travaux ? Comment en avez-vous été informé ? Comment se déroule la concertation ?*

*Quel sera, selon vous, l'impact de la fermeture temporaire de la gare de Bruxelles-Central sur l'accessibilité de Bruxelles ?*

*Comment êtes-vous associé à l'élaboration d'itinéraires de remplacement pour les voyageurs nationaux et internationaux ? Comment se déroule cette concertation ? Quel rôle y tient la STIB ?*

*Comment se déroule la collaboration avec les autres sociétés de transport en commun afin de limiter au minimum l'impact des travaux pour les voyageurs nationaux et internationaux ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Mon administration a été informée par la presse de la fermeture de la gare de Bruxelles-Central pendant le week-end du 1er mai. Bruxelles restera accessible, bien que plus difficilement. Les travaux ont été annoncés largement à l'avance, afin que les voyageurs puissent prendre leurs précautions.*

*Depuis quelques années, un accord entre la SNCB et la STIB prévoit des solutions en cas de*



de NMBS en de MIVB, die voorziet in oplossingen bij al dan niet verwachte storingen. Zodra het nieuws van de werkzaamheden bekend werd, nam de MIVB contact op met de NMBS om alle begeleidende maatregelen te bekijken, zoals de uitbreiding van het aanbod van openbaar vervoer, omleidingen enzovoort. Dat overleg loopt nog. Er werden nog geen formele beslissingen genomen, maar ik hoop dat die eerstdaags worden meegedeeld. We moeten afwachten wat het overleg tussen de MIVB en de NMBS oplevert.

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

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Het spreekt voor zich dat dit een zaak van de MIVB en de NMBS is, maar ik onthoud ook dat u via de pers op de hoogte werd gebracht. Ik denk dat we daar niet licht over mogen gaan. Dat is een typisch Belgische kwaal, maar als we willen dat alles goed verloopt in dit land, zal een minimum aan overleg altijd noodzakelijk zijn. Ik betreur dat dat niet is gebeurd.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Het overleg met de NMBS verloopt stilaan beter, maar in dit geval dus niet. We hebben gelukkig nog tijdig kunnen ingrijpen.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

**betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Een aantal tendensen, zoals het elektrisch vervoer, zullen de stedelijke mobiliteit in de komende jaren en decennia bepalen. De regering moet zich daarop voorbereiden. België heeft op dat vlak nog een hele weg te gaan. Vorig jaar werden er in het hele land 2.055 elektrische wagens ingeschreven, waarvan 342 in Brussel.

*perturbations. Dès l'annonce des travaux, la STIB a pris contact avec la SNCB afin d'examiner toutes les mesures d'accompagnement, telles que l'élargissement de l'offre de transport en commun, des déviations, etc. Cette concertation est toujours en cours. Aucune décision officielle n'a encore été prise.*

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

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).** - *Je retiens donc que vous avez été informé par la presse. C'est un mal typiquement belge, mais si nous voulons que tout se passe bien dans ce pays, il faudra toujours un minimum de concertation. Je regrette que cela n'ait pas été le cas.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *La concertation avec la SNCB se déroule de mieux en mieux, mais pas dans ce cas. Heureusement, nous avons pu intervenir à temps.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".**

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

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).** - *Le transport électrique sera déterminant pour la mobilité urbaine des prochaines décennies et le gouvernement doit s'y préparer. L'an passé, 2.055 voitures électriques ont été immatriculées en Belgique, dont 342 à Bruxelles.*

*Notre Région compte actuellement une*

Voor elektrische auto's is er oplaadinfrastructuur nodig. Momenteel zijn er ongeveer vijftig laadpalen in dit gewest. Tegen 2020 zouden er volgens een schatting tweeduizend moeten zijn. De Europese richtlijn bepaalt dat het aantal oplaadpunten moet worden vastgesteld met inachtneming van het aantal elektrische voertuigen dat naar schatting uiterlijk eind 2020 in elke lidstaat zal zijn ingeschreven. Dat is het verhaal van het kip en het ei. Er wordt gekeken naar het aantal voertuigen om te weten hoeveel oplaadpalen er nodig zijn, maar uiteraard zal het aantal oplaadpalen ook het aantal voertuigen beïnvloeden.

In september van vorig jaar antwoordde u op een schriftelijke vraag dat om te voldoen aan de Europese richtlijn in kwestie er voor iedere tien auto's een oplaadpunt te vinden moet zijn. Het minimumaantal is dus afhankelijk van het aantal elektrische auto's dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal rijden. Om die reden is er niet direct een minimumaantal laadpalen gepland aangezien de installatie van laadpalen zonder dat daar vraag naar is, geen slimme investering is. De idee is om in een klein basisnetwerk te voorzien en om daarna laadpalen te plaatsen als er een aanvraag is van een elektrische rijder. Hoe groot dat basisnetwerk zal zijn, is nog niet beslist.

Ondertussen heeft het parlement een resolutie aangenomen waarin aan de regering wordt gevraagd om de uitbouw van de oplaadinfrastructuur bestemd voor elektrische voertuigen in het gewest te bevorderen. Een belangrijk element van de resolutie is een fiscale stimulans: bedrijven die investeren in oplaadpunten op hun parkings, hoeven in ruil niet langer de gewestelijke parkeerbelasting te betalen.

In 2016 werden in Brussel 342 elektrische auto's ingeschreven. Hoe evalueert u dit aantal? Hebt u streefcijfers op dit vlak? Over welke schattingen aangaande het aantal elektrische wagens in ons gewest beschikt u? Ik weet dat het heel moeilijk is om hierop te antwoorden. Ik had eigenlijk graag een grootteorde gekregen om te weten hoe u die evolutie ziet. We bereiden Brussel vandaag voor op de toekomst. Elektrisch vervoer is daarin cruciaal. Wat denkt u over de grootteorde en snelheid van die evolutie?

Hoe evalueert de minister het huidige aanbod aan

*cinquantaine de bornes de recharge et, d'après une estimation, il en faudrait 2.000 d'ici 2020. La directive européenne impose une borne de recharge pour dix voitures électriques. Le nombre de bornes doit être déterminé en fonction d'une estimation du nombre de véhicules électriques qui seront immatriculés dans chaque État membre à la fin de 2020. Toutefois, il ne faut pas oublier que le nombre de bornes de recharge influencera aussi le nombre de véhicules.*

*En septembre 2016, vous aviez déclaré, en réponse à une question écrite, qu'il n'était pas prévu d'installer un nombre minimal de bornes de recharge, mais plutôt un petit réseau de base et de placer ensuite des bornes à la demande de conducteurs de véhicules électriques.*

*Depuis lors, le parlement a adopté une résolution demandant au gouvernement d'encourager le développement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans la Région, notamment au moyen d'un incitant fiscal pour les entreprises qui investissent dans des bornes de recharge sur leurs parkings.*

*Comment évaluez-vous le nombre de voitures électriques immatriculées à Bruxelles en 2016 ? Avez-vous des objectifs chiffrés ? De quelles estimations disposez-vous ? Comment percevez-vous la rapidité de cette évolution ?*

*Comment évaluez-vous l'offre actuelle de bornes de recharge ? Pouvez-vous donner quelques précisions sur le réseau de base de bornes de recharge ? Quel est le nombre prévu ? Quels critères guideront leur emplacement ? Comment suivrez-vous l'élargissement du réseau de base ?*

*Début 2016, Brugel, le régulateur bruxellois pour l'énergie, a entrepris une étude de l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques, en s'intéressant notamment au nombre de bornes de recharge par quartier et à leur exploitation optimale. Pouvez-vous commenter les conclusions de cette étude et leur prise en compte dans votre politique ?*

*Pour la transposition de la directive européenne 2014/94/UE, L'État fédéral et les entités fédérées ont collaboré, au sein de Concere, à la définition d'un cadre politique national qui devait être soumis à la Commission européenne le 18*

elektrische oplaadpalen? Kunt u iets meer toelichting geven bij wat u in september 2016 zei over het basisnetwerk aan elektrische laadpalen dat u zal voorzien? Over welk aantal spreken we? Welke criteria bepalen hun plaats? Hoe volgt u de uitbreiding van het basisnetwerk op?

Begin 2016 startte energieregulator Brugel met een studie over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Daarin zou per wijk onder meer onderzocht worden hoeveel oplaadpunten er verwacht worden en hoe die het best uitgebaat worden. Kunt u de conclusies van deze studie toelichten? Hoe wordt ze toegepast in uw beleid?

Voor de omzetting van de Europese richtlijn 2014/94/EU werd er door de verschillende Belgische entiteiten samengewerkt in Enover, het overlegorgaan tussen de federale overheid en de gewesten over energie. De input van de drie gewesten en van de federale overheid moest uiteindelijk leiden tot een nationaal beleidskader dat uiterlijk op 18 november 2016 bij de Europese Commissie moest worden ingediend. Het Brussels deel in het nationaal beleidskader moest door Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit opgesteld worden. Kunt u het Brussels deel toelichten?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het gewest hanteert geen streefcijfers voor het aantal ingeschreven elektrische wagens. Er is wel een studie die een schatting geeft van het aantal voertuigen dat verwacht wordt tegen 2020. U vindt die op de website van Leefmilieu Brussel.

De schattingen van het aantal battery electric vehicles in het bezit van Brusselaars lopen uiteen van 2.100 tot 2.500 wagens. Het aantal wijkt af van het aantal ingeschreven battery electric vehicles in het Brussels Gewest, omdat het niet zeker is of ze in het bezit zijn van een Brusselaar.

Het huidige aanbod van elektrische laadpalen voldoet niet voor de Brusselaar die niet beschikt over een eigen terrein om een elektrische auto op te laden. Daarom is er het oplaadinfrastructuurproject. Dat is al goed gevorderd. De studies zijn afgerond. Op dit moment wordt de nota voor de regering geschreven. Ik hoop dat die in de komende weken

*novembre 2016 au plus tard. Pouvez-vous nous décrire la contribution bruxelloise, élaborée par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *La Région n'a pas d'objectifs chiffrés concernant l'immatriculation de véhicules électriques. Toutefois, une étude estimant le nombre de ces véhicules d'ici 2020 est disponible sur le site web de Bruxelles Environnement. Quelque 2.100 à 2.500 voitures électriques à batterie seraient en possession des Bruxellois.*

*Étant donné que l'offre actuelle de bornes de recharge est insuffisante pour les Bruxellois ne possédant pas de lieu de recharge, nous avons décidé d'élaborer un projet d'infrastructure de recharge électrique. J'espère que la note au gouvernement, qui conserve l'idée du réseau de base et des bornes de recharge à la demande, sera approuvée dans les prochaines semaines.*

*Les États membres doivent effectivement communiquer leurs prévisions concernant les véhicules écologiques à l'horizon 2020 - c'est-à-dire pour les véhicules électriques, mais aussi pour*

wordt goedgekeurd. Het idee van het basisnetwerk en de laadpaal op vraag wordt behouden in de nota.

Het klopt dat de lidstaten hun verwachtingen voor groene voertuigen, hun beleid ter zake en de verwachte aantallen tegen 2020 moeten bekendmaken. Het betreft niet enkel voertuigen op elektriciteit, maar ook op compressed natural gas (CNG) en waterstof. Ook walstroominstallaties voor de havens zijn meegenomen. Het gewest heeft een lage-emissiezone gecreëerd en past de voertuigenbelasting aan.

Voor de publieke vloten bestaan al streefcijfers. De MIVB start met een test voor vier elektrische bussen. Daarnaast is ingegaan op de plannen voor de installatie van publieke laadinfrastructuur, CNG-laadpunten en het voorzien in walstroominstallaties tegen 2020. Er is uitgegaan van het voorzichtige aantal van tweehonderd publieke laadpunten tegen 2020. Dat aantal kan hoger zijn in de plannen die aan de regering worden voorgelegd, maar hangt af van de vraag. Voor de opmaak van de plannen is samengewerkt met Leefmilieu Brussel. Bij de hervorming van de voertuigfiscaliteit werd uiteraard ook het kabinet van de minister van Financiën betrokken.

Binnen een paar weken kan ik u meer informatie geven over de elektrische laadpalen. Tot slot wordt er een regeling uitgewerkt die voor zowel de gewest- als de gemeentewegen zal gelden.

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

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Ik onthoud twee belangrijke elementen.

Ten eerste is er een studie beschikbaar op de website van Leefmilieu Brussel met een schatting van het aantal elektrische voertuigen de komende jaren. Ik zal op de website kijken om het aantal te weten te komen.

Ten tweede baseert u zich op die studie om uw nota over de oplaadinfrastructuur op te stellen. Die zou over enkele weken klaar moeten zijn. Ik veronderstel dat we daarover informatie zullen krijgen.

- *Het incident is gesloten.*

*ceux fonctionnant au gaz naturel (CNG) et à l'hydrogène - et leur politique en la matière. Pour sa part, la Région a créé une zone de basse émission et adapte sa fiscalité automobile.*

*Des objectifs chiffrés ont été fixés pour la flotte publique. La STIB testera ainsi quatre bus électriques. En outre, nous concevons des plans d'installation d'infrastructures publiques de recharge et de pompes GNC pour 2020 en nous basant sur 200 bornes. Ce chiffre pourra être revu à la hausse en fonction de la demande. Bruxelles Environnement a collaboré à l'élaboration des plans et le cabinet du ministre en charge des finances à la réforme de la fiscalité automobile.*

*D'ici quelques semaines, je pourrai vous donner davantage d'informations sur les bornes de recharge électrique. Enfin, une réglementation s'appliquant tant aux voiries régionales que communales sera mise au point.*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).* - *Je note qu'une étude comportant une estimation du nombre de véhicules électriques dans les prochaines années est disponible sur le site web de Bruxelles Environnement.*

*Ensuite, je retiens que vous vous basez sur cette étude pour élaborer votre note sur l'infrastructure de recharge, laquelle devrait être prête d'ici quelques semaines.*

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
PAUL DELVA**

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

**betreffende "de fietsvriendelijke  
trampsporen".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).** - In Brussel zijn er steeds meer fietsers, wat ons allen verheugt. Het mobiliteitsbeleid moet ervoor zorgen dat de diverse vervoersmiddelen naast elkaar kunnen bewegen zonder elkaar te veel te hinderen. In een stad zijn er immers zowel auto's als trams, treinen, fietsers, voetgangers en motoren.

Een van de conflicten die in een stad opduiken, doet zich voor tussen fietsers en trampsporen. Ik ondervond zelf aan den lijve dat dit pijnlijke gevolgen kan hebben. In de winter of na regenval zijn de trampsporen glad. Dit is een moeilijk te vermijden gevaar voor fietsers.

Een andere moeilijkheid voor fietsers is de ruimte tussen de sporen, waarin ze met hun fietswiel vast kunt geraken, met alle gevolgen van dien.

In steeds meer steden wordt overwogen om over te schakelen op fietsvriendelijke trampsporen, de zogenaamde safe rails. Onlangs kwam hierover nog nieuws uit Gent. Er zijn verschillende mogelijkheden om safe rails uit te bouwen. In Gent overwegen ze bijvoorbeeld trampsporen, waarbij in de groeven strips van kunststof worden aangebracht. Zodra er een tram over rijdt, worden die naar beneden geduwd. Bij een fiets bewegen de strips niet, waardoor ze veilig zijn voor fietsers.

Het Brussels Gewest is ook met dit probleem bezig. De heer Pinxteren stelde hierover enkele jaren geleden reeds een vraag in deze commissie. De MIVB testte in 2014 al sporen die het veilig moesten maken voor fietsers om dwars over te steken. Daarbij werden grote tegels van gerecycled rubber tussen de sporen geplaatst.

In maart 2015 liet u weten dat het geteste systeem

**QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA**

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

**concernant "des rails de tram sans risque  
pour les cyclistes".**

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).* - *Le nombre de cyclistes est en constante augmentation à Bruxelles, ce dont nous nous réjouissons tous. La politique de mobilité doit favoriser la coexistence des différents modes de transport.*

*Les rails de tram font partie des difficultés auxquelles sont confrontés les cyclistes dans leurs déplacements en ville.*

*Conscientes de ce problème, Gand et de nombreuses autres villes envisagent de remplacer les rails de tram actuels par des safe rails, plus sûrs pour les cyclistes.*

*En 2014, la STIB a testé un système de sécurisation des rails, qui consistait en de grandes dalles en caoutchouc recyclé posées entre les rails.*

*En mars 2015, vous avez fait savoir qu'en dépit des résultats satisfaisants des tests, ce système ne convenait pas aux rails à gorge et ne pouvait être appliqué partout.*

*Il pouvait toutefois être placé aux lieux de traversée. Vous vouliez donc l'utiliser pour sécuriser davantage les traversées pour cyclistes et personnes à mobilité réduite et aviez annoncé une évaluation après deux ans. Quels en sont les résultats ?*

*Où le système est-il encore utilisé à Bruxelles et comment se développe-t-il ? Quelles sont les conclusions ?*

*Envisagez-vous l'adoption de la technologie des safe rails en Région bruxelloise ? La STIB et De Lijn échangent-elles des informations à propos de l'organisation et de l'évaluation des rails de tram*

bevredigende resultaten opleverde, maar dat het niet kan worden toegepast op gegroefde rails en dat het niet geschikt is voor elke locatie.

Op oversteekplaatsen die de sporen dwarsen, kan het systeem wel toegepast worden. Naar eigen zeggen wilde u het gebruiken om de oversteekplaatsen veiliger te maken voor fietsers en personen met een beperkte mobiliteit. Na twee jaar zou er een evaluatie plaatsvinden. Op welke manier vond de evaluatie plaats? Wat zijn de resultaten?

Waar in Brussel werd het systeem nog toegepast? Wat zijn de resultaten? Hoe verloopt de uitbouw van het systeem?

Bent u op de hoogte van de technologie van de safe rails, zoals die in Gent wordt getest? Overweegt u die technologie voor het Brussels Gewest? Wisselen de MIVB en De Lijn informatie uit over het organiseren en evalueren van fietsvriendelijke tramsporen? Op welke manier doen ze dat?

Er komen heel wat nieuwe tramlijnen, namelijk tram 9, tram 94, de trams naar de Heizel enzovoort. Op welke manier zullen die vanaf het begin fietsvriendelijk gemaakt worden? Het kan niet de bedoeling zijn dat we de tramsporen binnen enkele jaren al moeten vervangen.

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

**De heer Pascal Smet, minister.** - Na de eerste evaluatie van de testsituatie in de Pantheonlaan zijn er vragen gesteld door de MIVB aan fabrikant veloSTRAIL over de voortijdige slijtage van het product. Tot op vandaag is er geen afdoende antwoord gekomen op deze vragen.

Er zijn geen bijkomende tests uitgevoerd, omdat het systeem niet in gegroefde rails kan worden geplaatst, terwijl die in Brussel het vaakst worden gebruikt. Op bepaalde oversteekplaatsen, zoals in de Pantheonlaan, waar de tram in eigen bedding rijdt, kon het systeem wel worden getest. Voor fietsers bood het systeem daar geen meerwaarde aangezien er niet echt een probleem is wanneer ze tramrails loodrecht dwarsen. Het systeem wordt niet verder ingevoerd, zolang er geen oplossing is voor het slijtageprobleem.

*sans risque pour les cyclistes ?*

*Comment les nouvelles lignes de tram seront-elles sécurisées d'emblée pour les cyclistes ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais). - *Après la première évaluation du test mené avenue du Panthéon, la STIB a interrogé le fabricant veloSTRAIL sur l'usure prématurée du produit et n'a obtenu aucune réponse convaincante à ce jour.*

*Aucun test complémentaire n'a été effectué parce que le système ne peut être placé dans des rails à gorge, qui sont les plus couramment utilisés à Bruxelles. Sur lieux de traversée des sites propres où le système a pu être testé, il n'apportait pas de réelle amélioration, étant donné que la traversée perpendiculaire des rails n'est pas problématique pour les cyclistes. Les tests ont été suspendus, le temps de trouver une solution au problème d'usure.*

*Des contacts ont été pris avec SafeRails, une start-up dont le produit est très prometteur mais en plein développement et n'a pas encore été testé. Ce*

Er is contact opgenomen met het bedrijf SafeRails. Het product is nog volop in ontwikkeling, want het bedrijf is een start-up. Er werd nog niets in de praktijk getest. Hoewel het product er veelbelovend uitziet, is het afwachten of het kan worden gebruikt voor gegroefde rails en of zich niet hetzelfde probleem zal voordoen als bij veloSTRAIL. In ieder geval wordt de kwestie opgevolgd en wordt De Lijn gecontacteerd voor het uitwisselen van testresultaten en ervaringen.

Bij de aanleg van nieuwe tramlijnen doet het probleem met kruisende rails zich veel minder vaak voor, aangezien er zelden voor gemengd verkeer wordt gekozen. Bij de aanleg van tramlijn 9 zijn er afgescheiden fietspaden aangelegd en worden de fietspaden op de Laarbeeklaan zelfs vernieuwd. Tram 94 rijdt volledig in eigen bedding en enkel bij de oversteekplaatsen komen fietsers in contact met de rails. Dit conflict is veel beter te beheersen dan in het geval van gemengd verkeer, waarbij fietsers de rails soms moeten dwarsen in een gevaarlijke hoek.

Op de Heizel zullen fietsers op een woonerf rijden. Op de Romeinsesteenweg en in de Madridlaan is er een eigen fietspad. Daar zijn de problemen dus zeer beperkt. Het grootste probleem doet zich vooral voor ter hoogte van de haltes, waar fietsers plots tussen de rails moeten rijden. Het is niet altijd mogelijk om fietsers achter de halte te leiden.

Samengevat kunnen we stellen dat we bij de nieuwe tramlijnen de problemen vaak kunnen voorkomen. Voor de bestaande tramlijnen wachten we de productontwikkeling verder af.

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het is jammer dat het oorspronkelijke systeem kwalitatief niet voldeed wegens vroegtijdige slijtage. Ik veronderstel dat de MIVB niet alleen in Gent, maar ook in het buitenland gaat kijken naar fietsvriendelijke tramsporen. Ik hoop dat de regering ook op dat vlak ambitieus blijft.

Het aantal fietsers stijgt, ook het aantal jonge fietsers. Het is een goede zaak dat meer kinderen fietsen, maar ze moeten dat kunnen doen in een fietsvriendelijke omgeving. Ik weet dat dat ook uw ambitie is, maar ik moedig u aan om samen te

*dossier fait l'objet d'un suivi. La STIB et De Lijn se tiennent informés des résultats des tests et expériences menés.*

*Le problème de croisement de rails est beaucoup moins fréquent au niveau des nouvelles lignes de tram, car il est rarement opté pour un trafic mixte.*

*Le principal problème se pose au niveau des arrêts de trams, où les cyclistes doivent parfois rouler entre les rails, lorsqu'il n'est pas possible de les faire passer à l'arrière.*

*En résumé, ce problème peut souvent être évité lors de l'aménagement de nouvelles lignes de tram et nous attendons le développement du produit pour les lignes de tram existantes.*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Il est regrettable que le système initial se soit révélé insatisfaisant. Je suppose que la STIB examine les solutions envisagées non seulement à Gand, mais aussi à l'étranger.*

*Le nombre de jeunes cyclistes est en augmentation. Ils doivent pouvoir se déplacer dans un environnement adapté. Je sais que vous partagez cette ambition avec moi et je vous encourage donc à collaborer avec la STIB pour trouver rapidement une solution. Chaque accident est un accident de trop.*

werken met de MIVB om snel vooruitgang te boeken. Elk ongeval is er een te veel.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
EMIN ÖZKARA**

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

**betreffende "het gebruik van LED-lampen  
op de Brusselse wegen".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
JACQUELINE ROUSSEAUX**

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

**betreffende "de bereikbaarheid van de  
treinstations in het Brussels Gewest".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
FATOUMATA SIDIBÉ**

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

**betreffende "vrouwen op de fiets".**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA**

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

**concernant "l'utilisation de lampes LED sur  
les voiries bruxelloises".**

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

**QUESTION ORALE DE MME JACQUELINE  
ROUSSEAUX**

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

**concernant "l'accessibilité aux abords des  
gares en Région bruxelloise".**

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

**QUESTION ORALE DE MME FATOUMATA  
SIDIBÉ**

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

**concernant "le vélo au féminin".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question



minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "de overstapparking COOVI".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
ARNAUD PINXTEREN**

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

**betreffende "het fietsaspect van de plannen  
voor Park&Ride of Park&Bike".**

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

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) ondersteunt de doelstelling om de autodruk te verminderen en de stad vlot bereikbaar te houden. In dat verband zijn meerdere acties gepland, zoals het project park-and-ride (P+R), met 25.000 plaatsen in Brussel en 25.000 andere in de metropolitane zone. Die parkings moeten de overstap van de wagen op het openbaar vervoer vergemakkelijken en de autodruk in de stad verminderen.*

*Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) stelt een doelstelling van 10.000 plaatsen voorop, via twee soorten parkings. Ten eerste de transitparkings, die door parking.brussels worden beheerd en dienst doen als tussenschakel naar het openbaar vervoer. Er zijn momenteel zeven*

orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN  
ACHTER**

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

**concernant "le parking de transit CERIA".**

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

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD  
PINXTEREN**

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

**concernant "la dimension cycliste des  
projets de Park&Ride ou Park&Bike".**

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

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) indique vouloir soutenir les objectifs de réduction de la pression routière, d'amélioration des espaces publics, tout en maintenant le degré d'accessibilité. Différentes actions sont prévues pour ce faire, notamment la réalisation du projet Park and Ride (P+R) qui créera quelque 25.000 places en Région bruxelloise et un même nombre de places P+R dans l'espace métropolitain.

Pour rappel, et pour reprendre les termes du site de parking.brussels, le concept de Park and Ride désigne des parkings qui facilitent le passage de la voiture aux transports publics, évitant ainsi le flot de voitures en ville.

Par ailleurs, l'objectif fixé par le Plan régional de

*transitparkings in Brussel, met in totaal 1.700 plaatsen: Erasmus, Coovi, Stalle, Herrmann-Debroux, Delta, Roodebeek en Kraainem. Ten tweede de ontradingsparkings die buiten Brussel gelegen zijn in de nabijheid van trein- en busstations.*

*Parking.brussels zal die parkings actief beheren en het aantal plaatsen geleidelijk aan vergroten. In het regeerakkoord is een doelstelling van 10.000 P+R-plaatsen vastgesteld voor het Brussels grondgebied. Die doelstelling is overgenomen in het GPDO.*

*Het verbaast ons dat er in de reflectie over de intermodaliteit totaal geen aandacht is voor de fiets. Met een plooi-fiets is het nochtans perfect mogelijk om de wagen te combineren met de fiets. Die combinatie moet volgens ons worden vergemakkelijkt door een aangepaste infrastructuur, zoals fietspaden die vanuit de parkings in verschillende richtingen vertrekken. We zouden op de parkings ook fietsboxen kunnen plaatsen zodat mensen hun fietsen veilig kunnen stallen wanneer ze opnieuw de auto nemen.*

*Het concept park-and-bike verdient meer aandacht.*

*Welke fietsinfrastructuur is er op de verschillende transitparkings in Brussel? Staan de parkings in verbinding met de fietsroutes? Volgens de kaart van de gewestelijke fietsroutes is dat niet systematisch het geval.*

*Zijn er veilige fietsstallingen op de parkings? Hoeveel? Over welke infrastructuur gaat het precies?*

politique du stationnement (PRPS) est d'atteindre le chiffre de 10.000 places et distingue deux catégories. Le première concerne les parkings de transit gérés par l'Agence bruxelloise de stationnement qui servent de relais vers les transports publics (et qui sont donc proches des gares et des stations de métro). Il y a actuellement sept parkings de transit à Bruxelles, ce qui représente 1.700 places : Érasme, Ceria, Stalle, Herrmann-Debroux, Delta, Roodebeek, Craainhem. La seconde catégorie rassemble les parkings de dissuasion, lesquels sont situés en dehors de Bruxelles et sont en liaison avec les gares et les stations de bus.

Selon ses dires, parking.brussels, l'agence régionale de stationnement, veut mettre en place une gestion active de ces parkings en augmentant de manière significative le nombre de places de stationnement pour la formule Park and Ride. L'accord de majorité 2014-2019 du gouvernement bruxellois reprend d'ailleurs l'objectif d'atteindre, à terme, 10.000 places de stationnement P+R sur le territoire de la Région. Ce chiffre figure également dans le PRDD.

Nous sommes cependant frappés par l'absence totale de la dimension cycliste dans la réflexion sur l'intermodalité. En effet, vu le succès remporté par les vélos pliants, il est parfaitement envisageable de combiner trajets en voiture et trajets à vélo. Cette combinaison doit et pourrait, selon nous, être facilitée par une infrastructure adéquate et incitative, comme des pistes cyclables qui relierait ces fameux parkings avec différentes connexions et directions.

Nous pourrions même aller plus loin en prévoyant l'installation de dizaines de boxes à vélos. Ces boxes seraient mis à la disposition des citoyens sur les parkings en question et offriraient à leur propriétaire un emplacement de stationnement sécurisé pour leur vélo lorsqu'ils reprennent leur voiture.

Nous estimons donc que le concept de "Park and Bike" doit être intégré et promu d'urgence dans le cadre du report modal voulu par les navetteurs et des projets de parkings de transit qui sont à l'étude ou en cours de réalisation.

M. le ministre, quelles infrastructures cyclistes sont-elles prévues au départ des différents sites de

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het aantal fietsparkeerplaatsen wordt vastgelegd in de milieuvergunning. Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan schrijft voor dat er één fietsparkeerplaats per tien autoparkeerplaatsen moet komen. Het aantal fietsparkeerplaatsen hangt dus af van het aantal autoparkeerplaatsen.*

*Zes van de elf parkings liggen op het tracé van het fiets-GEN: Berchem, Erasmus, Stalle, Moensberg, Delta en Herrmann-Debroux.*

*De vijf andere parkings zijn direct verbonden met de gewestelijke fietsroutes (GFR): Heizel met de GFR 12b, Coovi met de GFR CK, Roodebeek en Kraainem met de GFR 2b en Reyers met de GFR 2a.*

*Parking.brussels heeft zeven fietsstallingen met tien plaatsen geïnstalleerd in vijf transitparkings: Coovi, Kraainem, Herrmann-Debroux, Delta en Stalle. Ze zullen eind deze maand beschikbaar zijn.*

*Bovendien zijn er 170 fietsparkeerplaatsen gepland op de parking Coovi. Een deel van die plaatsen zal beveiligd worden. Die beveiligde plaatsen zullen betalend zijn en toegankelijk zijn met een badge. De rest van de plaatsen zal vrij toegankelijk blijven.*

parking de transit en Région de Bruxelles-Capitale? Plus particulièrement, quels sont les itinéraires cyclables qui y sont connectés? Pour avoir examiné attentivement la carte des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et des emplacements des différents parkings de transit, il me semble que cette connexion est loin d'être évidente. En tout cas, elle n'est pas systématique.

Enfin, des facilités de stationnement cycliste sécurisé sont-elles prévues sur ces sites de P+R? Dans l'affirmative, pouvez-vous en préciser le nombre et les spécificités?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Les normes de stationnement prévues pour les vélos sont définies dans le cadre du permis d'environnement. Le nombre minimum prescrit par le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) doit être respecté, à savoir une place de vélo pour dix places de voiture. Le nombre final de places de vélo sera donc déterminé en fonction du nombre définitif de places de stationnement pour les voitures.

Sur les onze sites identifiés, six sont directement situés sur le tracé du réseau express régional vélo (RER-vélo), à savoir Berchem, Érasme, Stalle, Moensberg, Delta et Herrmann-Debroux.

Les cinq autres sont connectés directement au travers des itinéraires cyclables régionaux (ICR): Heysel via l'ICR 12b, CERIA via l'ICR CK, Roodebeek et Crainhem via l'ICR 2b, et Reyers via l'ICR 2a.

Parking.brussels a installé sept consignes de dix places dans cinq parkings de transit fin 2016 et début 2017: Ceria, Crainhem, Herrmann-Debroux, Delta et Stalle. Elles seront opérationnelles à la fin de ce mois. Par ailleurs, 170 places sont prévues sur le premier P+R qui sera aménagé au niveau du parking Ceria.

Une partie du stationnement des vélos (Bike and Ride) au niveau des P+R sera sécurisée afin de permettre l'utilisation du vélo comme moyen de transport privilégié jusqu'aux stations de métro et de tram situées aux entrées de la ville.

Ces parkings sécurisés seront accessibles au moyen

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

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (in het Frans).- *Het idee is niet revolutionair. Zes van de elf parkings zullen op het fiets-GEN zijn aangesloten, maar qua infrastructuur is er nog veel werk aan de winkel. De gewestelijke fietsroutes beperken zich tot een bewegwijzering. Kandidaat-fietsers hebben evenwel nood aan veilige, snelle en comfortabele routes.*

*Hoeveel parkeerplaatsen zullen er op de parking Coovi zijn?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ongeveer 1.300 voor de auto's en 170 voor de fietsen, waarvan sommige beveiligd zullen zijn.*

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (in het Frans).- *U zegt dat de beveiligde plaatsen betalend zullen zijn. Het gebruik van de fiets mag niet duurder zijn dan het gebruik van het openbaar vervoer. Het verheugt mij niettemin dat er in het P+R-project aandacht is voor de fiets.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

d'un badge et seront payants. L'objectif est de favoriser le report modal sur les transports en commun et de décourager l'usage de la voiture pour les personnes habitant à une distance raisonnable de la station, qui peut être aisément couverte à vélo. Une partie de ces parkings devra faire l'objet d'un accès libre afin de satisfaire d'autres besoins et d'autres usages.

Nous ne sommes pas encore arrivés à destination, mais nous sommes sur la bonne voie !

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

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- L'idée n'est pas révolutionnaire. J'entends que six parkings sur onze sont connectés à un itinéraire de RER-vélo, mais s'agissant des infrastructures, nous sommes encore loin du compte. En outre, les ICR se limitent à des balisages. Or, les candidats cyclistes doivent pouvoir compter sur des itinéraires sécurisés, rapides et confortables.

Combien de places sont-elles prévues au parking Ceria ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Quelques 1.300 pour les voitures, et 170 pour les vélos, dont certaines sécurisées.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Vous annoncez que les parkings sécurisés seront payants. Il ne faudrait pas que les conditions d'usage du vélo soient moins favorables que les conditions d'utilisation des transports publics.

Je salue le fait que le vélo soit pris en considération dans le cadre des P+R. Je serai attentif aux aménagements prévus aux abords de ces infrastructures de parking.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de werken voor de renovatie en de heraanleg van de steenweg op Bergen".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- Ikea is bereid een deel van zijn grond af te staan voor de aanleg van een extra rijstrook op de Bergensesteenweg, met behoud van het fietspad en de busstrook.

*Op die plek komt een hele reeks mobiliteitsproblemen samen. De gewestweg ligt dicht bij de Ring en wordt zeer veel gebruikt. Een herinrichting dringt zich dan ook op.*

*Het is uw bedoeling om bij de heraanleg de toegang tot de stad te reorganiseren, het verkeer te reorganiseren, de oversteekplaatsen veiliger te maken, een veilig fietspad aan te leggen en ervoor te zorgen dat de winkels vlotter bereikbaar zijn.*

*De zone die heringericht wordt, omvat de spoorwegbrug, de Zuunstraat en de vestigingen van Ikea en Coca-Cola. In die zone verlopen de verplaatsingen momenteel bijzonder moeilijk. Dit veelbelovende plan mag dan ook op zijn minst gewaagd worden genoemd.*

*De heraanleg van zo'n commercieel knooppunt, dat bovendien ook een toegangspoort tot de stad is, is gelinkt aan de grote uitdagingen waarmee we bij elk nieuw project rekening moeten houden. Er kan een vernieuwende strategie worden toegepast. Zo zal de capaciteit van de transitparking gevoelig worden opgedreven.*

*De winkels in de wijk trekken veel bezoekers aan. Er moet bij de heraanleg rekening worden gehouden met de belangen van alle weggebruikers en van de handelaars. Dat Ikea gratis afstand doet van een deel van zijn terrein, is veelzeggend.*

*Met welke handelaars nam Brussel Mobiliteit contact op? Welke handelaars steunen het plan en welke keurden het al goed? Werd er een aanbesteding uitgeschreven? Wanneer maakt u het project officieel bekend?*

*Nam u contact op met omwonenden en wijkcomités om na te gaan welke geschillen er rond het plan*

**concernant "les travaux de rénovation et de réaménagement de la chaussée de Mons".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Dans la presse, le 16 février dernier, nous apprenions que le géant du mobilier en kit, Ikea, avait accepté de céder une partie de son terrain pour l'aménagement d'une bande de circulation supplémentaire sur la chaussée de Mons, tout en maintenant une piste cyclable et une bande réservée aux bus.

Ce projet de réaménagement est intéressant, car le lieu illustre à lui seul une pléthore de problématiques de mobilité qui se posent à Bruxelles. Proche du ring, cet axe routier régional est massivement fréquenté et nécessite d'importants réaménagements de l'espace.

Comme vous l'avez dit vous-même au travers d'un communiqué, ces travaux de rénovation ont pour objectif de redessiner l'entrée de la ville, de réorganiser la circulation, de sécuriser les traversées piétonnes, d'offrir un espace sécurisé aux cyclistes et de garantir une accessibilité aux commerces par une meilleure fluidité du trafic.

Plus concrètement, c'est un réaménagement de la zone qui regroupe le pont de la SNCB, la rue de Zuen et les espaces commerciaux d'Ikea et de Coca-Cola. Vu la difficulté d'y circuler et la complexité des lieux pour tout usager désireux de s'y aventurer, ce projet de réaménagement prometteur semble à tout le moins périlleux.

Noyau commercial et porte de la capitale, ce tronçon comporte des enjeux de taille dont il sera nécessaire de tenir compte dans tout futur projet d'aménagement urbain. En tant que porte d'entrée vers la capitale, cet endroit pourrait être le lieu d'une stratégie assumée et novatrice, comme l'illustre d'ailleurs le parking de dissuasion dont la capacité sera sensiblement augmentée.

Par ailleurs, il s'agit d'un quartier commercial qui enregistre un haut taux de fréquentation. Ainsi, la géographie des lieux, si elle doit être modifiée, devrait permettre de répondre favorablement aux besoins de tous les utilisateurs de la voirie, qu'ils soient piétons, cyclistes, usagers de transports en

*zouden kunnen ontstaan? Brussel Mobiliteit werkt momenteel aan een aantal dringende dossiers. Over hoeveel mensen beschikt Brussel Mobiliteit om een project van zo'n omvang te kunnen uitvoeren? Hoeveel middelen zijn er nodig (en beschikbaar) om het plan te realiseren?*

*Is de stedenbouwkundige vergunning al aangevraagd? Hoelang zullen de werken duren?*

*In de plannen voor de heraanleg is een uitbreiding van de transitparking opgenomen. Wat zal de capaciteit zijn van de parking?*

commun, automobilistes, etc., voire de répondre aux intérêts des commerçants. En témoigne la cession d'une partie de son terrain à titre gratuit par Ikea.

Quels interlocuteurs commerciaux ont-ils été approchés et lesquels d'entre eux se disent-ils prêts à soutenir ce projet de Bruxelles Mobilité ? Plus précisément, quels sont ceux qui ont donné leur accord au projet ? Un appel d'offres a-t-il déjà été lancé auprès de différents partenaires pour porter le projet ? Quand pouvons-nous espérer voir un tel projet officialisé ?

Des collectifs citoyens, des comités de quartier ou des riverains ont-ils été contactés pour analyser et anticiper les différents arbitrages dont le projet devra faire l'objet ? Bruxelles Mobilité compte aujourd'hui un nombre important de projets prioritaires, notamment ceux des tunnels. Quelles sont les ressources humaines dont dispose Bruxelles Mobilité pour assurer la maîtrise d'ouvrage d'un projet d'une telle envergure ? Quels sont, par ailleurs, les moyens disponibles et nécessaires pour rendre ce projet réalisable ?

Le permis d'urbanisme a-t-il déjà été introduit ? À partir de la délivrance du permis d'urbanisme, quel sera le budget nécessaire pour ces travaux de réaménagement ? Combien de temps faudra-t-il pour parfaire l'ensemble de ces travaux ?

Enfin, les plans de réaménagement prévoient d'agrandir le parking de dissuasion. Quelle sera donc la prochaine capacité de ce parking de transit ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Uw vragen verbazen mij. Op 8 februari besprak ik het project met de burgemeester en de schepenen van Mobiliteit van Anderlecht. Wie zo'n plan tot een goed einde wil brengen, moet discreet zijn tijdens zijn besprekingen met de verschillende betrokkenen.*

*Ik heb het moeilijk met de vele vragen die ik vandaag krijg over een project waar de betrokken gemeente positief tegenover staat, en dat nog in de steigers staat. U kunt uw vragen net zo goed aan uw collega's in de Anderlechtse gemeenteraad*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tout d'abord, M. Van Goidsenhoven, permettez-moi de m'étonner quelque peu de vos questions. Le 8 février, nous avons eu, en effet, une réunion à mon cabinet avec M. Eric Tomas, bourgmestre d'Anderlecht et Mme Carlier, échevine de la Mobilité, lors de laquelle nous avons examiné ce projet en détail. Pour mener un tel projet à bien, il est parfois nécessaire de faire preuve de discrétion, notamment lorsqu'il s'agit de discussions menées avec les différents intervenants du voisinage.

Je tiens donc à exprimer mon malaise quant aux

*stellen.*

*Zolang ik dit project niet heb goedgekeurd, zal ik er ook geen verdere uitspraken over doen. Het enige wat ik kan zeggen, is dat het contact met de lokale spelers zeer goed verloopt.*

*Brussel Mobiliteit werkt inderdaad aan een aantal dringende dossiers. Dit dossier is er een van. Het agentschap heeft daarvoor de nodige mensen in dienst genomen.*

*Zodra de stedenbouwkundige vergunning er is, zal ik het plan aan de commissie voorstellen.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Ik wil geen onrust zaaien, ik reageer alleen op een artikel dat op 16 februari is verschenen.*

*Misschien heb ik wat te veel vragen gesteld. Toch wil ik erop aandringen dat omwonenden, burgerinitiatieven, wijkcomités en andere belanghebbenden bij het plan worden betrokken. Burgerparticipatie is in dit stadium van het project erg belangrijk.*

*- Het incident is gesloten.*

nombreuses questions qui me sont posées à propos d'un projet dans le cadre duquel nous entretenons d'excellents contacts avec la commune concernée. Ces questions portent sur les intentions relatives à un projet en cours d'élaboration. J'ai envie de vous répondre : "Demandez à vos deux collègues où en est le projet", puisqu'ils y sont étroitement impliqués.

Pour ma part, tant que je n'aurai pas validé le projet, je ne me prononcerai pas davantage à ce sujet. Je puis seulement vous assurer que nous avons eu de très bons contacts avec les opérateurs et les parties prenantes à ce projet : les transports en commun ainsi que les deux communes concernées, Anderlecht et Sint-Pieters-Leeuw.

Il est vrai que Bruxelles Mobilité doit actuellement faire face à de nombreuses priorités dont ce dossier fait partie. Bruxelles Mobilité a donc engagé les moyens ad hoc pour faire avancer ce projet.

Le jour où le permis sera prêt à être délivré, je vous présenterai le projet en commission.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je ne veux pas semer le trouble dans les esprits. Je réagissais simplement à un article publié le 16 février, in tempore non suspecto.

J'aime suivre l'évolution de certains dossiers, dont l'autorité responsable, en l'occurrence vous-même, a jugé utile de nous informer.

Par son ampleur, ma question a pu être dérangement. Cela étant, j'insiste pour que les riverains, les collectifs citoyens, les comités de quartier, les différentes parties prenantes soient associés au projet pour éviter des difficultés d'appréciation ultérieures.

Le dialogue avec la commune est évidemment important et vous avez raison de le souligner. Toutefois, à ce stade du projet, la dimension participative me paraît intéressante. Je ne doute pas qu'elle vous tiendra à cœur.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
JULIE DE GROOTE**

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

betreffende "de uitrusting van de  
bovengrondse haltes van de MIVB met  
borden die de wachttijden in realtime  
weergeven".

**De voorzitter.**- Mevrouw de Grootte heeft het  
woord.

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** (in het Frans).-  
*In mei 2016 kondigde u aan dat er op het MIVB-  
netwerk 300 borden zouden komen waarop de  
wachttijden worden weergegeven. Die borden  
werken met een batterij, waardoor er geen speciale  
paal of aansluiting op het elektriciteitsnet nodig is.*

*De reizigers onthalen die borden ongetwijfeld op  
gejuich, aangezien informatie een van de  
belangrijkste zaken is die zij van de MIVB  
verlangen. Met de nieuwe borden komt het totale  
aantal bovengrondse borden op bijna 900 (d.i.  
40% van het bovengrondse netwerk). Zo haalt de  
MIVB een van de doelstellingen uit de  
beheerovereenkomst 2013-2017.*

*Werden de 300 borden reeds geïnstalleerd? Blev  
de kosten binnen het door u voorziene budget van  
630.000 euro? Bent u van plan om het  
bovengrondse netwerk volledig met borden uit te  
rusten? Hoeveel zal dat kosten? Moeten de  
batterijen snel worden vervangen?*

*Hoe zult u ervoor zorgen dat het openbaar vervoer  
toegankelijker wordt voor reizigers met een visuele  
beperking? Is de MIVB van plan om de  
toepassingen die in het buitenland worden  
ontwikkeld (zoals de app Wayfinder in Londen) ook  
hier in te voeren? Is er een budget om het  
openbaar vervoer toegankelijker te maken voor  
personen met een beperkte mobiliteit?*

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE  
GROOTE**

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

concernant "l'équipement des arrêts de  
surface de la STIB de panneaux d'attente en  
temps réel".

**M. le président.**- La parole est à Mme de Grootte.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Vous annoncez, en  
mai dernier, le déploiement, sur le réseau de la  
STIB, de 300 nouveaux afficheurs de temps  
d'attente de type IVEC. Il s'agit de nouveaux  
panneaux d'affichage qui fonctionnent sur batterie  
et ne nécessitent pas la mise en place d'un poteau  
particulier ou d'une connexion au réseau électrique.

De toute évidence, cette installation s'engage dans  
un sens plébiscité par les voyageurs, l'information  
figurant dans le top 10 des préoccupations des  
clients de la STIB. Ces 300 nouveaux afficheurs  
portent le nombre d'afficheurs de temps attente  
installés aux arrêts de surface à près de 900 et  
couvrent ainsi 40% du réseau de surface. Je tiens à  
souligner qu'il s'agit de l'objectif qui avait été fixé  
dans le contrat de gestion 2013-2017 conclu entre  
la Région et la STIB, et que vous avez donc atteint.

Pouvez-vous nous confirmer que l'ensemble de ces  
afficheurs ont effectivement été installés ? En vue  
de cette installation, vous aviez annoncé le  
déblocage d'un budget de 630.000 euros. Ce budget  
a-t-il été respecté ? Avez-vous l'intention de  
généraliser ces afficheurs en vue d'atteindre un  
taux de couverture de 100% du réseau de surface ?  
Quel serait le coût d'une telle installation ? Ces  
afficheurs IVEC fonctionnant sur batterie, devons-  
nous escompter le remplacement des batteries dans  
un avenir plus ou moins proche ?

Enfin, l'accessibilité des transports en commun  
étant d'autant plus vitale pour les voyageurs  
déficients visuels afin de leur permettre de se  
déplacer en toute indépendance, quels sont les  
projets que vous menez sur ce front ? Nous savons



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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *De 300 borden zijn geïnstalleerd en we hebben het voorziene budget niet overschreden. De MIVB is van plan om nog meer borden te installeren, al kunnen dat ook borden van andere leveranciers zijn. De kostprijs voor de uitrusting van het volledige net hangt af van uiteenlopende parameters.*

*De batterijen gaan drie tot vier jaar mee. De MIVB en de leverancier hebben ervoor gezorgd dat de borden zo weinig mogelijk verbruiken.*

*De MIVB volgt het ruime aanbod aan mobiele apps waarmee ze aan de behoeften van reizigers met een beperkte mobiliteit kan tegemoetkomen. Ze geeft daarbij de voorkeur aan oplossingen die voor de hele doelgroep geschikt zijn. Een app die alleen bruikbaar is voor personen met een visuele handicap, komt niet in aanmerking.*

*Elke ontwikkeling op het vlak van informatietechnologie moet aan een bekend principe inzake toegankelijkheid beantwoorden: gesproken informatie moet naar visuele informatie worden omgezet (voor slechthorenden) en visuele informatie moet naar gesproken informatie worden omgezet (voor slechthorenden en analfabeten).*

*Voor haar mobiele app en onlinetoepassingen houdt de MIVB zich zo veel mogelijk aan de WC-standaarden. Het budget voor die ontwikkelingen is niet uitsluitend voor personen met een beperkte mobiliteit bestemd en past in een inclusiebeleid.*

qu'il existe aujourd'hui un certain nombre de solutions permettant de rendre le voyage de ces personnes plus agréable, comme des systèmes d'information vocale situés aux arrêts, mais également aux distributeurs de titres de transport. Des applications spécialisées voient peu à peu le jour. Par exemple, l'application Wayfinder, en développement à Londres, guide point par point le voyageur à l'aide de balises Bluetooth. La STIB entend-elle soutenir ce genre d'initiatives et un budget consacré à l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite est-il prévu ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Les 300 afficheurs de temps d'attente IVEC sont placés. Le budget de 630.000 euros a été respecté. Il est bien dans les objectifs de la STIB de poursuivre le déploiement de l'information dynamique aux arrêts de surface au moyen d'afficheurs IVEC, mais aussi avec d'autres types d'afficheurs comme ceux de JCDecaux, ClearChannel ou de la nouvelle génération Phoebus. Le coût d'équipement de l'ensemble du réseau dépend de nombreux paramètres : type d'écran, installation existante, etc.

Les batteries des afficheurs IVEC devront être remplacées après trois ou quatre ans. La STIB et le fournisseur ont tout mis en œuvre pour optimiser leur utilisation : éclairage limité, fréquence de rafraîchissement des données, etc.

La STIB suit l'évolution de l'offre pléthorique de solutions reposant sur des applications mobiles pour répondre aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite. Dans ce cadre, elle privilégie les solutions universelles. Si Wayfinder offre une solution aux personnes souffrant d'un handicap visuel, elle ne répond pas aux intérêts des autres catégories de personnes handicapées.

Tout développement lié aux technologies de l'information, qu'il s'agisse de systèmes d'information vocalisée aux arrêts ou d'automates de vente, doit répondre à l'un des principes connus en matière d'accessibilité : l'information vocale doit être traduite en information visuelle pour les personnes déficientes auditives et apparentées, tandis que l'information écrite doit être vocalisée

**De voorzitter.**- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat de informatieborden op tijd zijn geïnstalleerd en dat u overweegt om het hele net met borden uit te rusten.*

*De batterijen moeten op tijd worden vervangen, want voor de reizigers is de informatie op de borden echt belangrijk.*

*De app moet inderdaad door alle personen met een beperking gebruikt kunnen worden.*

*Hoe werkt de MIVB-app precies? De reizigers zouden graag via een app kunnen opzoeken of bepaalde stations gerenoveerd worden of tijdelijk niet toegankelijk zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik heb de MIVB gevraagd om voor een betere app te zorgen.*

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** (in het Frans).- *Dat is heel goed.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,**

pour les personnes déficientes visuelles et les personnes analphabètes.

Pour l'application mobile de la STIB et les solutions en ligne mises à la disposition de sa clientèle, l'entreprise adopte autant que possible les standards W3C. Ils permettent une communication efficace par internet et font référence sur la scène internationale.

Le budget affecté à ces développements n'est pas réservé aux personnes à mobilité réduite, mais s'intègre dans une démarche d'inclusion.

**M. le président.**- La parole est à Mme de Grootte.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Je vous remercie d'avoir respecté les délais pour les installations des afficheurs IVEC et d'envisager leur généralisation.

Vous serez certainement attentif au remplacement des batteries parce que nous sommes devenus très dépendants des afficheurs de temps d'attente. Lorsqu'ils sont en panne, notre impatience a tendance à croître.

Vous avez raison de rechercher des solutions adaptées à tous les types de handicap.

J'aimerais savoir comment l'application STIB fonctionne. Lorsque nous avons visité le métro, nous avons rencontré une demande récurrente chez les usagers : que l'application permette de savoir si des stations sont en rénovation ou sont accessibles, si les escaliers roulants ou les ascenseurs fonctionnent, etc.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous avons demandé à la STIB de préparer une nouvelle application plus efficace.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Très bien. Merci.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU**

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

betreffende "de heraanleg van de  
Woluwelaan en het gebrek aan  
participatie".

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik ontvang informatie van de buurtbewoners van dit project, die zeer ontevreden zijn.

De heraanleg van de Woluwelaan tussen de Tervurenlaan en de Paul-Henri Spaakpromenade kent een lange voorgeschiedenis. Rond 2008 zou Brussel Mobiliteit begonnen zijn met een ontwerp voor een nieuwe aanleg. Verschillende instanties werden geraadpleegd, maar de bewoners werden genegeerd. Pas tijdens een infosessie in 2013 kregen ze voor het eerst de plannen te zien. Op een informatievergadering van 30 januari 2017 kregen de bewoners te horen dat ze vertegenwoordigd werden door de gemeente en dat afzonderlijk overleg met de bewoners niet nodig was.

De angst voor participatie van de Brusselse burger is een belangrijke tekortkoming van het Brussels Gewest, zoals we daarnet al opmerkten.

Die burgers probeerde zich te verweren bij de Raad van State, die op verzoek van de omwonenden van de Woluwelaan de vergunning vernietigde. Maar blijkbaar is het Brussels Gewest hardleers. Na de vernietiging van de vergunning werden er nieuwe plannen ingediend, waarvoor weer geen rekening werd gehouden met de opmerkingen van de bewoners.

Het is opmerkelijk dat de bewoners ondanks vele tegenkantingen van Brussel Mobiliteit en van het Brussels Gewest toch pogingen blijven doen om het ontwerp op een positieve manier bij te sturen. Ze hebben een onafhankelijke verkeersdeskundige aangesproken die verschillende grote knelpunten zag in de ingediende vergunningsaanvraag. Ze ontwikkelden een eigen plan dat veel beter scoort op het gebied van verkeersveiligheid.

De bewoners, die de plaatselijke situatie zeer goed kennen omdat ze er dagelijks mee worden

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

concernant "le réaménagement du  
boulevard de la Woluwe et le manque de  
participation".

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Je tiens mes informations des riverains, qui sont très insatisfaits du réaménagement du boulevard de la Woluwe entre l'avenue de Tervueren et la promenade Paul-Henri Spaak. Bruxelles Mobilité aurait conçu un projet de réaménagement dès 2008 et consulté différentes instances, en ignorant les riverains. Ce n'est que lors d'une séance d'information en 2013 qu'ils ont pu voir les plans pour la première fois. Lors d'une réunion d'information le 30 janvier 2017, il leur a été dit qu'ils étaient représentés par la commune et qu'une concertation distincte n'était pas nécessaire.*

*Les riverains du boulevard de la Woluwe ont porté l'affaire devant le Conseil d'État, qui a annulé le permis. De nouveaux plans ont alors été introduits, mais à nouveau sans tenir compte des remarques des riverains. Ces derniers ont fait appel à un expert indépendant qui a relevé plusieurs écueils dans la demande de permis déposée. Ils ont élaboré leur propre plan, qui est bien meilleur sur le plan de la sécurité routière.*

*Les riverains ne sont pas associés à l'élaboration des plans et ne peuvent pas non plus consulter les documents. Apparemment, la sécurité routière a fait l'objet d'une étude approfondie, qui est invoquée pour justifier les plans, mais les riverains essuient un refus quand ils cherchent à la consulter.*

*Pourquoi avez-vous refusé d'associer les riverains au dossier ? Comment les remarques du Conseil d'État sont-elles prises en considération ? Pouvez-vous expliquer cette étude de la sécurité routière et la transmettre au parlement ?*

*Pouvez-vous nous fournir un relevé des coûts de la phase de conception du boulevard de la Woluwe, qui remonte à 2008 ? Je souhaiterais également obtenir un relevé distinct des frais d'avocats et de*

geconfronteerd, worden niet betrokken bij de opmaak van de plannen. Ze krijgen evenmin inzage in documenten. Er heeft blijkbaar een doorlichting van de verkeersveiligheid plaatsgevonden die gebruikt wordt om de plannen te verantwoorden, maar de buurtbewoners krijgen nul op het rekest als ze vragen om die in te zien.

Waarom hebt u geweigerd om de buurtbewoners bij de zaak te betrekken? Hoe wordt er rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State? Kunt u de doorlichting van de verkeersveiligheid toelichten en doorsturen naar het parlement?

Kunt u een overzicht geven van de kostprijs van de ontwerpfase van de Woluwelaan? Aangezien deze teruggaat tot het jaar 2008 en rekening houdend met alle fases die al werden doorlopen, moet het inmiddels om een aanzienlijk bedrag gaan. Daarbij wil ik ook een apart overzicht ontvangen van de kostprijs van de advocaten en de procedure bij de Raad van State.

Hoe hebt u ervoor gezorgd om in het ontwerp alsnog rekening te houden met de terechte opmerkingen van de omwonenden inzake verkeersveiligheid?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mijnheer De Lille, ik herinner u eraan dat u staatssecretaris was van 2009 tot 2014. In de daaraan voorafgaande regeerperiode, toen ik minister van Mobiliteit en Openbare Werken was, heb ik inderdaad, in 2008, opdracht gegeven om op die locatie een tramlijn aan te leggen. Ik heb ook de akkoorden met de gemeenten gesloten. Die principes zijn allemaal vastgelegd.

De eigenlijke gedetailleerde opstelling van de plannen en de hele bijhorende procedure heeft echter plaatsgevonden tussen 2009 en 2013, toen ik als minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel deel uitmaakte van de Vlaamse regering. Ik had toen niets te maken met de ontwikkeling van plannen voor de Woluwelaan. Mijnheer De Lille, u was toen als staatssecretaris bevoegd voor mobiliteit en was een volwaardig lid van de Brusselse regering. Op dat moment had u alle kansen om te pleiten voor participatie en voor

*procédure auprès du Conseil d'État.*

*Comment avez-vous veillé à tenir compte des remarques fondées des riverains en matière de sécurité routière ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *M. De Lille, je vous rappelle que vous avez été secrétaire d'État de 2009 à 2014. Sous la législature précédente, lorsque j'étais ministre de la Mobilité et des Travaux publics, j'ai effectivement demandé, en 2008, d'aménager à cet endroit une ligne de tram. J'ai également conclu les accords avec les communes.*

*L'élaboration détaillée des plans et de toute la procédure a cependant eu lieu entre 2009 et 2013. M. De Lille, vous étiez alors membre à part entière du gouvernement bruxellois et donc bien placé pour plaider en faveur de la participation des riverains à un tel projet.*

*Si vous regardez les faits, vous constaterez que toutes les décisions contestées ont été prises sous votre gouvernement. C'est donc courageux de votre part d'admettre aujourd'hui qu'il n'y a pas eu de participation. Vos regrets sont justifiés, car une*

betrokkenheid van de bewoners bij een dergelijk project. Ik kan niet zeggen of er participatie had plaatsgevonden als ik in de Brusselse regering had gezeten, want ik zat er op dat moment niet in.

Mijnheer De Lille, als u alle gegevens bekijkt, zult u vaststellen dat alle omstreden beslissingen onder uw bewind werden genomen. Het is dan ook een edelmoedig gebaar van u om nu toe te geven dat er geen participatie heeft plaatsgevonden, want u geeft dan ootmoedig toe dat u daar tot uw spijt geen werk van hebt gemaakt. Uw berouw is terecht, want inspraak had inderdaad problemen kunnen voorkomen. Er zijn namelijk buurtbewoners naar de Raad van State gestapt.

Ik vernam trouwens van de gemeente dat heel wat buurtbewoners wel akkoord gaan met de plannen. Het verzet komt voornamelijk van het wijkcomité. Zoals u ongetwijfeld weet, heb ik die mensen meerdere keren op een vriendschappelijke, open manier ontvangen en dat zal ik blijven doen. Het zal u niet ontgaan zijn dat de werken intussen reeds van start zijn gegaan. We hebben die moeten bijsturen, wellicht omdat er in het verleden te weinig participatie is geweest. Voor andere, gelijkaardige projecten heb ik er overigens voor gezorgd dat er voldoende participatie mogelijk was. Ik kan slechts samen met u vaststellen dat u dat destijds niet hebt gedaan.

Het klopt dat de Raad van State zich uitsprak over dit dossier. We hebben daar natuurlijk gevolg aan gegeven en een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd.

Intussen is de overlegcommissie samengekomen. We wachten op het advies van het college van Sint-Lambrechts-Woluwe voordat Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO) zich kan uitspreken.

De Raad van State verweet de gemachtigde ambtenaar van Brussel Stedelijke Ontwikkeling dat er een stedenbouwkundige vergunning werd verstrekt op basis van wijzigingsplannen. Ondanks hun ingrijpende karakter was er geen openbaar onderzoek georganiseerd over die wijzigingsplannen. Volgens de Raad van State had dat wel moeten gebeuren, al zijn juristen het daar niet allemaal over eens.

De plannen betreffen de inrichting van de toegang

*consultation aurait en effet permis d'éviter des problèmes.*

*Du reste, la commune m'a appris que de nombreux riverains sont d'accord avec les plans. L'opposition provient essentiellement du comité de quartier. J'ai reçu ces personnes à plusieurs reprises en faisant preuve d'ouverture et d'amabilité et je continuerai à le faire. Entre-temps, les travaux ont débuté. Nous avons dû les ajuster, sans doute à cause du manque de participation par le passé.*

*Il est exact que le Conseil d'État s'est prononcé sur ce dossier. Nous avons donné suite à son avis et organisé une nouvelle enquête publique.*

*Entre-temps, la commission de concertation s'est réunie. Nous attendons l'avis du collège de Woluwe-Saint-Lambert avant que Bruxelles Développement urbain (BDU) puisse statuer sur l'affaire.*

*Le Conseil d'État a reproché au fonctionnaire délégué de BDU d'avoir délivré un permis d'urbanisme sur la base de plans modificatifs qui, en dépit de leur caractère radical, n'avaient fait l'objet d'aucune enquête publique.*

*Les plans concernent l'aménagement de l'accès à l'avenue Jean-François Debecker dans les deux sens, comme demandé par un comité de quartier et des riverains de Woluwe-Saint-Lambert. Une nouvelle enquête publique a eu lieu à ce sujet.*

*Les coûts, à ce jour, s'élèvent à environ 670.000 euros TVAC. Le contrat de l'étude de base avoisinait les 360.000 euros. Les trois annexes au contrat de base coûtent approximativement 310.000 euros. Je ne peux vous communiquer les frais d'avocats pour la procédure devant le Conseil d'État car ils sont compris dans un forfait trimestriel dont la Région s'acquitte pour une série de dossiers.*

*BDU a organisé une nouvelle enquête publique afin de collecter les plaintes et les suggestions. Il en sera tenu compte.*

tot de Jean-François Debeckerlaan met twee rijrichtingen, zoals werd gevraagd door een wijkcomité en buurtbewoners van Sint-Lambrechts-Woluwe. Er vond een nieuw openbaar onderzoek plaats.

De kostprijs bedraagt tot op heden ongeveer 670.000 euro, inclusief btw. De basisstudieovereenkomst kostte circa 360.000 euro. De drie aanhangsels bij de basisovereenkomst kosten bij benadering 310.000 euro. De advocatenkosten voor de procedure bij de Raad van State kan ik u niet medelen omdat daar niet per afzonderlijk dossier voor wordt betaald, maar met een driemaandelijks forfait dat het gewest betaalt voor een zeker aantal dossiers.

Het BSO organiseerde een nieuw openbaar onderzoek om de klachten en suggesties te vergaren. Daar zal rekening mee worden gehouden.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).** - U toont zich weer van uw kleinste kant. U weet best dat ik geen minister van Openbare Werken was. Het is overigens overtrokken om van 'mijn bewind' te spreken, want ik was nu ook weer geen minister-president.

Ondertussen ben u al twee en een half jaar opnieuw minister. Voordien moest toenmalig minister Grouwels trouwens een heleboel zaken bijsturen die u slecht had aangepakt. Misschien moet u dat eens met haar bespreken.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Dat ging over twee voorstellen die u wilde torpederen, namelijk de heraanleg van het Rogierplein en het openluchtzwembad. Dat zwembad hebt u kunnen tegenhouden, de heraanleg van het Rogierplein niet.

**De heer Bruno De Lille (Groen).** - Dat heb ik niet gedaan. Bovendien is er binnen de regering nooit sprake van geweest om de heraanleg van het Rogierplein tegen te houden. Overigens zouden we het ook over de Havenlaan kunnen hebben.

Op de terechte bezorgdheid van de omwonenden bent u niet ingegaan. Hoe kan worden gegarandeerd dat er in het project rekening wordt

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*. - *Vous savez très bien qu'à l'époque, je n'étais pas ministre des Travaux publics. C'est, du reste, exagéré de parler de "mon gouvernement", car je n'étais pas non plus ministre-président.*

*Entre-temps, cela fait deux ans et demi que vous êtes redevenu ministre. Avant cela, l'ancienne ministre Grouwels a dû corriger une foule d'éléments que vous aviez mal traités.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*. - *Cela concernait deux propositions que vous vouliez torpiller, à savoir le réaménagement de la place Rogier et la piscine en plein air. Vous avez pu contrer la piscine, pas le réaménagement de la place Rogier.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*. - *Je n'ai rien fait de tel.*

*Vous n'avez pas donné suite aux inquiétudes légitimes des riverains. Comment garantir que le projet tienne compte de la sécurité routière ? Car c'est là l'essentiel. Il ne s'agit pas ici de nos divergences personnelles.*

gehouden met de verkeersveiligheid? Dat is de essentie van de zaak. Het gaat hier niet over onze persoonlijke meningsverschillen.

*(Opmerkingen van mevrouw de Grootte)*

Een project kan verbeterd worden. De omwonenden hebben daarvoor zelf een studie besteld, maar het gewest en de gemeente willen er niet van weten, waarop de bewoners naar de Raad van State zijn getrokken.

De Raad van State floot het Brussels Gewest terug. Daarop werd een nieuw plan ingediend, maar in plaats van rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State, werd slechts een onderdeel aangepast, namelijk de tramhalte. Er werd geen rekening gehouden met alle overige opmerkingen.

U zegt dat er een nieuw openbaar onderzoek loopt. Dat is niet wat ik begrijp onder rekening houden met de vraag van de omwonenden naar meer verkeersveiligheid. We hebben de kans om het project te verbeteren ondanks de moeilijke situatie, maar vreemd genoeg doet u dat niet. Blijkbaar wilt u om een of andere reden koppig blijven vasthouden aan iets wat u aan een andere instantie hebt beloofd. Dat begrijp ik niet.

Als er verkeersslachtoffers vallen, zullen we het ons allen beklagen en een oplossing moeten zoeken. Eigenlijk kunnen we zulke drama's vermijden. Ik betreurt dat u daar niet bereid toe bent.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De conclusie was dat de plannen zoals ze werden ingediend, best behouden blijven.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Dat klopt niet. De ingediende plannen houden vrijwel geen rekening met de opmerkingen van de Raad van State.

U beweert dat u de buurtbewoners vriendelijk onthaalt, maar ik heb een andere versie van de feiten gehoord. Misschien moet u eens nagaan wat onder een constructieve en vriendschappelijke samenwerking wordt verstaan.

- *Het incident is gesloten.*

*(Remarques de Mme de Grootte)*

*Un projet peut être amélioré. Les riverains ont eux-mêmes commandé une étude, mais la Région et la commune ne veulent pas en entendre parler.*

*Le Conseil d'État a rappelé la Région bruxelloise à l'ordre. Sur ce, un nouveau plan a été déposé, mais au lieu de tenir compte des remarques du Conseil d'État, seul l'arrêt de tram a été adapté.*

*Vous dites qu'une nouvelle enquête publique est en cours. Ce n'est pas ce que j'entends par "tenir compte de la demande des riverains pour plus de sécurité routière". Nous avons l'opportunité d'améliorer le projet malgré la situation difficile mais, étrangement, vous ne le faites pas. Vous voulez visiblement vous en tenir à ce que vous avez promis à une autre instance. C'est incompréhensible.*

*S'il y a des victimes de la route, nous devons chercher une solution. Vous pouvez éviter de tels drames. Je regrette que vous n'y soyez pas disposé.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *La conclusion est qu'il était préférable de conserver les plans tels que déposés.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *C'est faux. Les plans déposés ne tiennent pratiquement pas compte des remarques du Conseil d'État.*

*Vous affirmez avoir reçu les riverains amicalement, mais j'ai entendu une autre version des faits.*

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
JULIE DE GROOTE**

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

**betreffende "de planning voor de renovatie  
van het station Beurs en de toestand van het  
station Anneessens".**

**De voorzitter.**- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** *(in het Frans).*- *In juli laatstleden kondigde u aan dat de afdichtingswerken van de (pre)metrostations De Brouckère en Beurs snel van start zouden gaan. In een persbericht van 15 december kondigde u aan dat Beliris half januari van start wilde gaan met de werken aan station De Brouckère. Dat stond ook zo in de pers en op de website gewijd aan het stadscentrum.*

*De werken verlopen in fases en zouden zes maanden in beslag nemen. Wat is het precieze tijdschema van de verschillende fases? Hoe zit het met de afdichtingswerken van station Beurs?*

*In oktober stelde de heer Maingain u een vraag in verband met de stations Anneessens en Beurs. In uw antwoord zei u onder meer dat er twee toegangen tot het station Beurs gesloten zouden worden in het kader van de renovatiewerken die begin 2017 van start zouden gaan. Zijn die ondertussen begonnen?*

*Kunt u ons in het algemeen meer informatie geven over de planning van de renovatiewerken in de stations Beurs en De Brouckère? Is de deadline 2018-2019 nog steeds haalbaar? Kunt u ons het financiële plan toelichten van de werken aan die twee stations?*

*Het doel van die renovatiewerken bestaat er onder meer in om de ontvangst van toeristen in het stadscentrum te verbeteren, evenals de omstandigheden van de dagelijkse gebruiker. Dat zouden we misschien ook moeten overwegen voor premetrostation Anneessens. Sinds de komst van de voetgangerszone is dat immers een belangrijke*

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE  
GROOTE**

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

**concernant "le planning de la rénovation de  
la station Bourse et la situation de la station  
Anneessens".**

**M. le président.**- La parole est à Mme de Grootte.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- M. le ministre, vous annoncez en juillet dernier le début imminent des travaux d'étanchéité dans les stations De Brouckère et Bourse ainsi que la finalisation de leurs plans de rénovation. Via un communiqué de presse du 15 décembre, vous avez annoncé la volonté de Beliris de commencer les travaux d'étanchéité à la station De Brouckère à la mi-janvier de cette année. La presse ainsi que le site internet consacré au piétonnier annonçaient le début des travaux dans le courant du mois de janvier.

Les travaux d'étanchéité de la station De Brouckère sont prévus en plusieurs phases et devraient durer six mois. Le site annonçait le mois de janvier. Quel est le planning détaillé de ces différentes phases ? Qu'en est-il des travaux d'étanchéité dont il était question pour la station Bourse ?

D'autre part, en réponse à une question de M. Maingain posée en octobre dernier sur la sécurité et les nuisances dans les stations Anneessens et Bourse, vous aviez indiqué plusieurs mesures dont la fermeture de certains accès à la station Bourse (Ancienne Belgique et Richelieu) en vue du démarrage des travaux de rénovation au début de 2017. Ces travaux ont-ils commencé ?

De manière générale, avons-nous plus de précisions concernant le planning de la rénovation à proprement parler des stations Bourse et De Brouckère ? L'échéance 2018-2019 pourra-t-elle être respectée ? Serait-il possible de connaître le plan financier des travaux de ces deux stations ?

Par ailleurs, deux des objectifs poursuivis par la rénovation de ces stations étaient le meilleur



*toegangspoort tot de kern van het stadscentrum geworden, terwijl het met dezelfde problemen kampt als station Beurs, met name zwerfvuil, versleten bekleding enz. Bestaan er plannen om ook dat station te renoveren?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De afdichtingswerken van metrostation De Brouckère zijn volop aan de gang. Het gewest financiert ze, maar we vonden het beter dat Beliris ze zou uitvoeren omdat ze dan meteen daarna kunnen beginnen met de heraanleg van de centrumlanen. Helaas is de oorspronkelijke planning een beetje overhoopgehaald door een aantal onvoorziene omstandigheden.*

*Normaal gezien duurt de eerste fase tot eind maart 2017, de tweede fase tot begin juni en de derde fase tot midden juli en voorlopig liggen we op schema.*

*Ook in station Beurs zullen er afdichtingswerken uitgevoerd worden, maar de planning daarvan hangt af van Beliris en werd nog niet aangekondigd. Dat hangt waarschijnlijk af van de stedenbouwkundige vergunning. Wij hebben Beliris in ieder geval gevraagd om er meteen mee te beginnen als de werken aan De Brouckère klaar zijn.*

*Die twee stations zullen inderdaad ook gerenoveerd worden. Mijn administratie houdt zich daarmee bezig, terwijl Brussel Mobiliteit zal instaan voor de werken op de Noord-Zuidverbinding met het oog op het wijzigingen van de toegang, de aanleg van een fietsparking en openbare toiletten. De eerste werken gingen van start in september 2016 en zouden in het najaar van 2018 klaar moeten zijn. Naar schatting zullen*

accueil des touristes dans le cœur de la capitale ainsi que l'amélioration des conditions de voyage des utilisateurs quotidiens. À cet égard, aujourd'hui, la situation de la station Anneessens semble poser question.

Si la station Anneessens peut sembler aujourd'hui moins participative du rayonnement de Bruxelles, car un peu en dehors du centre, dès la l'installation du piétonnier, elle deviendra un accès privilégié à celui-ci. Or, elle suit aujourd'hui un schéma comparable à celui de la station Bourse. On y constate la présence de détritrus, un revêtement usé, une grande mezzanine peu accueillante. Un projet de rénovation est-il également prévu pour cette station ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- En effet, Beliris est en train d'exécuter les travaux d'étanchéité de la station De Brouckère. Ces travaux sont financés par la Région, mais nous avons estimé qu'il était mieux que Beliris les effectue puisqu'ils peuvent être immédiatement suivis par ceux relatifs au réaménagement des boulevards centraux. Malheureusement, des imprévus ont bouleversé le calendrier initial.

La première phase des travaux devrait durer jusque fin mars 2017, la deuxième se terminerait début juin, et la troisième, à la mi-juillet. Pour le moment, ce calendrier est respecté.

Des travaux d'étanchéité doivent aussi être effectués à la station Bourse. Le calendrier de ces derniers dépend de Beliris qui ne l'a pas encore communiqué. Apparemment, il est lié à l'obtention du permis d'urbanisme. J'espère toutefois que ces travaux débiteront immédiatement après ceux de la station De Brouckère. C'est la demande que nous avons faite auprès de Beliris.

Je vous confirme la rénovation de ces deux stations. C'est mon administration qui s'en occupe, tandis que Bruxelles Mobilité exécutera les travaux sur l'axe Nord-Sud en vue de la modification de l'accès, de l'aménagement d'un parking pour vélos et de sanitaires publics. Les premiers travaux ont été entamés en septembre 2016 et devraient se terminer en automne 2018. Le budget de ces travaux - gros œuvre, architecture et équipements -

*de kosten ongeveer 6 miljoen euro bedragen, btw inbegrepen.*

*Ook in station Beurs zal Brussel Mobiliteit renovatiewerken uitvoeren en die omvatten de heraanleg van de toegangen, alsook de aanleg van een fietsparking, lokalen voor metrobestuurders, openbare toiletten en een kunstfoyer. Die werken zullen eind april 2017 van start gaan en klaar zijn in het najaar van 2018. De kosten worden geschat op 9,3 miljoen euro, btw inbegrepen.*

*De gerenoveerde stations Beurs en De Brouckère zullen veel aangenamer zijn en veel ruimte bieden voor fietsenstallingen. Jammer dat ik even de simulatiefoto's niet terugvind, want die spreken boekdelen.*

*Voor het station Anneessens zullen we dit jaar waarschijnlijk een vergunning aanvragen om het toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) door middel van een lift vanaf de centrumlanen tot de mezzanine van het station.*

*Daar hoort ook een nieuwe trap bij die toegang verleent tot de evenementenzaal zonder via het station te gaan. Daardoor is de toegang tot de zaal, die we opnieuw ter beschikking van de bevolking willen stellen, niet afhankelijk van de openingsuren van het premetrostation. We moeten die grote zaal aanpassen aan de veiligheidsnormen en uitrusten met een ventilatiesysteem.*

*Verder zullen de bestaande mezzanines opgefrist worden met nieuwe vloer- en muurbekleding, evenals nieuwe verlichting. Voor metrolijn 3 zullen ook de perrons worden aangepast.*

**De voorzitter.**- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** (in het Frans).- *Het zou mooi zijn mochten we die foto's eens*

est estimé à environ six millions d'euros TVA comprise.

Bruxelles Mobilité a déjà exécuté les travaux de fermeture de certains accès et effectuera la rénovation de la station Bourse qui comprend le réaménagement des accès ainsi que l'aménagement d'un parking pour vélos, de locaux pour les conducteurs, de sanitaires publics et d'un foyer des arts. Ces travaux débiteront fin avril 2017 et se termineront à l'automne 2018. Le budget de ces travaux - gros œuvre, architecture et équipements - est estimé à 9,3 millions d'euros TVA comprise.

Les stations Bourse et de Brouckère seront, ainsi, bien plus claires et agréables, et elles offriront de nombreux emplacements pour les vélos. Je ne retrouve pas les photos de simulations que je vous avais apportées. C'est dommage, car elles parlent d'elles-mêmes.

S'agissant de la station Anneessens, sa mise en conformité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) par la pose d'un ascenseur reliant la surface des boulevards du centre au niveau de la mezzanine de la station est à l'étude. La demande de permis doit être introduite cette année. Cet accès pour les PMR, composé d'un ascenseur et d'un nouvel escalier, permettra également de créer un accès autonome à la salle, par le biais d'une passerelle suspendue, et d'y organiser à nouveau des événements ou des activités.

Cette grande salle doit être mise aux normes de sécurité et pourvue d'un système de ventilation d'air chaud et froid. Nous souhaitons la rouvrir et la rendre à la population. Son accès indépendant permettra de mieux gérer ce lieu, sans que nous soyons tenus aux horaires d'ouverture et de fermeture de la station.

Pour les mezzanines existantes, un rafraîchissement des revêtements de sol et des murs, ainsi qu'un nouvel éclairage sont prévus. Les quais seront également modifiés dans le cadre de l'installation de la ligne de métro 3.

**M. le président.**- La parole est à Mme de Grootte.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Je serai contente de voir les photos parce que, par exemple à De

*kunnen zien zodat wij en de gebruikers ons kunnen inbeelden hoe het er precies zal uitzien.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Op 11 of 12 april staat er een openbare presentatie gepland.*

**Mevrouw Julie de Groote (cdH)** *(in het Frans).*- *Dat verheugt me, want participatie is belangrijk.*

*Wat stations Anneessens betreft, heeft u het over toegang voor PBM's en de feestzaal, maar het station zelf is ook aan renovatie toe.*

*Ik kijk alvast uit naar de foto's.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *U zal zien dat Beurs een pareltje wordt!*

**Mevrouw Julie de Groote (cdH)** *(in het Frans).*- *Ik hoop dat u de foto's eerst aan ons laat zien, voor u ze aan de pers toont!*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Mijn medewerker zal dat over enkele minuten doen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

**betreffende "de stand van het gewestelijk spoorwegaanplan 2017-2025".**

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *Overeenkomstig het regeerakkoord moest de*

Brouckère ou Bourse, on ne se rend pas bien compte de ce que ça va donner.

Ce serait une bonne chose que l'utilisateur voit clairement ce que cela va devenir.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Une présentation publique est prévue, le 11 ou le 12 avril.

**Mme Julie de Groote (cdH).**- J'en suis contente. La participation est importante.

Votre réponse sur Anneessens se focalisait sur les personnes à mobilité réduite et sur la fameuse salle polyvalente, mais la station elle-même devrait aussi être rénovée, comme les stations Bourse et De Brouckère.

J'attends de voir les photos car c'est tout le visage de la ville, l'accueil des touristes et des Bruxellois, le lien avec le piétonnier qui sont en jeu.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La station Bourse sera métamorphosée. Ce sera une merveille !

**Mme Julie de Groote (cdH).**- Montrez-nous les photos avant les journalistes !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mon collaborateur va s'en charger dans quelques minutes.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

**concernant "l'état d'avancement du plan régional réseau ferré 2017-2025".**

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- M. le ministre, l'accord de gouvernement prévoyait l'élaboration

*regering tegen eind 2016 het spoorplan 2017-2025 uitwerken. Dat plan heeft betrekking op het tram-, metro- en treinnet en is een strategisch instrument om de verbindingen binnen Brussel te verbeteren.*

*Voor het cdH is het openbaar vervoer dé oplossing voor de mobiliteitsbehoeften in de stad. Het spoor zorgt voor comfortabele, snelle en milieuvriendelijke verplaatsingen en heeft een hoge capaciteit.*

*Hoe ver staat het spoorplan? Wie heeft eraan meegewerkt? Welke spelers werden geraadpleegd?*

*Het spoorwagennet kan een interessante oplossing zijn voor de pendelaars, maar de bestaande infrastructuur in Brussel wordt onvoldoende benut.*

*Men stelt hoge verwachtingen in het gewestelijk expresnet (GEN) als alternatief voor de metro, omdat het zich uitstrekt tot buiten de gewestgrenzen.*

*Omvat het gewestelijk spoorplan een globale visie voor Brussel? Hebt u die visie verdedigd in uw overleg met de federale minister over het Vervoersplan 2017 van de NMBS?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Wij hebben de deadline uit het regeerakkoord niet gehaald. In oktober 2015 keurde de regering het meerjareninvesteringsplan 2015-2025 van de MIVB goed. Het was dus niet dringend meer om voor eind 2016 een spoorplan uit te werken, aangezien de investeringen voor de tien komende jaren reeds waren vastgelegd. Bovendien kenden wij het vervoersplan en het investeringsplan van de*

d'un plan réseau ferré 2017-2025 pour la fin de l'année 2016. Ce plan devrait participer au développement de l'ensemble du réseau ferroviaire régional impliquant les réseaux de tram, de métro et de chemins de fer.

De fait, nous pensons que ce plan est un outil stratégique important pour déterminer des objectifs concrets en termes de connexions et de maillages intrabruellois. Le transport en commun est, pour le cdH, la clé de voûte pour répondre aux besoins de mobilité en milieu urbain et pour sortir Bruxelles de ses problèmes de congestion. À ce jour et pour les années à venir, le rail est un mode de transport qui offre des déplacements confortables, rapides, à haute capacité et plus respectueux de l'environnement.

Où en est l'élaboration de ce plan réseau ferré attendu pour la fin de 2016 ? Pouvez-vous nous préciser l'ensemble des acteurs ayant participé à la réalisation de ce plan, les diverses concertations effectuées et les méthodes adoptées ?

Le réseau de chemins de fer est une solution à la problématique du flux de navetteurs. À l'heure actuelle, alors qu'il est présent à Bruxelles, ce réseau est complètement sous-utilisé pour les déplacements des navetteurs de la zone métropolitaine vers notre Région.

Les attentes sont importantes concernant le développement du réseau express régional (RER), alternative crédible au métro très coûteux allant au-delà des frontières de la Région. Avez-vous pris en compte le plan réseau ferré régional intégrant une vision plus globale pour Bruxelles dans vos discussions avec le ministre fédéral dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport 2017 de la SNCB ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Il est étonnant que l'accord gouvernemental ait indiqué l'échéance de fin 2016. En effet, nous n'avons pas respecté cette date. En octobre 2015, le gouvernement a adopté le plan pluriannuel d'investissements de la STIB pour la période 2015-2025. Par conséquent, réaliser, pour la fin 2016, un plan des trains, trams et métros n'était plus urgent puisque les investissements pour les dix années à venir étaient déterminés par le

*NMBS nog niet en was het Gewestelijk Mobiliteitsplan nog niet klaar.*

*De regering heeft daarom beslist om de deadline van eind 2016 niet langer aan te houden en een spoornetplan uit te werken tegen 2018 in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.*

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *Ik hoop dat de budgetten op tijd bekend zullen zijn.*

*- Het incident is gesloten.*

gouvernement. En outre, nous ne connaissons pas le plan de transport de la SNCB ni son plan d'investissements et le plan régional de mobilité n'était pas encore prêt. Notre gouvernement a donc décidé d'abandonner l'échéance de fin 2016 et de réaliser les choses dans le cadre du plan régional de mobilité pour 2018, que je souhaite réaliser dans l'harmonie entre la majorité et l'opposition.

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- C'est assez clair, mais j'espère que les budgets seront connus de tous pour que l'on puisse travailler de la meilleure manière.

*- L'incident est clos.*