



**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 20 MAART 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 20 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

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

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

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

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

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN	5
Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	5
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "het schrijnend gebrek aan inspecties in de Brusselse autokeuringscentra".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven,	5
betreffende "de inspectie van de technische autokeuringscentra".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany,	5
betreffende "de inspectie in de technische keuringscentra om frauduleuze praktijken te voorkomen".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	11
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "een pictogrambordje voor slechthorende fietsers".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	13

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES	5
Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	5
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "le manque criant d'inspections dans les centres de contrôle technique bruxellois".	
Question orale jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven,	5
concernant "l'inspection des centres de contrôle technique automobile".	
Question orale jointe de M. Pierre Kompany,	5
concernant "l'inspection dans les centres de contrôle technique pour éviter les pratiques frauduleuses".	
Question orale de M. Bruno De Lille	11
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "un pictogramme pour les cyclistes malentendants".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	13

<p>aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,</p> <p>betreffende "de trajectcontrole in de Leopold II-tunnel en de verwerking van de boetes".</p>	<p>à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,</p> <p>concernant "les radars tronçons dans le tunnel Léopold II et le traitement des amendes".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Emin Özkara 17</p>	<p>Question orale de M. Emin Özkara 17</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het gebruik van ledlampen op de Brusselse wegen".</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'utilisation de lampes LED sur les voiries bruxelloises".</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 20</p>	<p>Question orale de Mme Cieltje Van Achter 20</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de overstapparking COOVI".</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le parking de transit Ceria".</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Fatoumata Sidibé 25</p>	<p>Question orale de Mme Fatoumata Sidibé 25</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "vrouwen op de fiets".</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le vélo au féminin".</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Jacqueline Rousseaux 29</p>	<p>Question orale de Mme Jacqueline Rousseaux 29</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de bereikbaarheid van de treinstations in het Brussels Gewest".</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'accessibilité aux abords des gares en Région bruxelloise".</p>

*Voorzitterschap: de heer Marc Loewenstein, ondervoorzitter.
Présidence : M. Marc Loewenstein, vice-président.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het schrijnend gebrek aan inspecties in de Brusselse autokeuringscentra".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "de inspectie van de technische autokeuringscentra".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de inspectie in de technische keuringscentra om frauduleuze praktijken te voorkomen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Dominiek Lootens-Stael, wordt de mondelinge hoofdvraag geacht te zijn ingetrokken, en wordt de toegevoegde mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven de mondelinge hoofdvraag.

Bij afwezigheid van de heer Pierre Kompany, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le manque criant d'inspections dans les centres de contrôle technique bruxellois".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "l'inspection des centres de contrôle technique automobile".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "l'inspection dans les centres de contrôle technique pour éviter les pratiques frauduleuses".

M. le président.- En l'absence de M. Dominiek Lootens-Stael, la question orale principale est considérée comme retirée et la question orale jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven devient la question orale principale.

En l'absence de M. Pierre Kompany, excusé, sa question orale jointe est considérée comme retirée.

mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

De heer Van Goidsenhoven heeft het woord voor zijn mondelinge vraag.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Eind 2014 rees er een vermoeden van corruptie in de autokeuringscentra van Vorst en Anderlecht. Er vonden huiszoekingen plaats bij andere centra en bij medewerkers die ervan werden verdacht voor geld bepaalde onregelmatigheden door de vingers te hebben gezien, zodat bepaalde voertuigen onterecht werden goedgekeurd. In totaal werden 39 personen beschuldigd.*

Terwijl het onderzoek liep, kondigde u een doorlichting aan van de vier centra die het Brussels Gewest telt. Vorig jaar verklaarde u dat die centra aan een dubbele controle worden onderworpen.

De fraude kwam twee jaar geleden aan het licht. Ondertussen lijken er geen extra inspecteurs in dienst te zijn genomen en is er nog steeds te weinig toezicht op de centra. Auto's worden bij het verlaten van het centrum niet gecontroleerd, zoals bleek uit een persartikel van 2 februari. De controles zijn beperkt tot de meetapparatuur en de administratieve verwerking.

Volgens een personeelslid vond er trouwens geen doorlichting plaats en werd er geen enkele wagen gecontroleerd sinds de bevoegdheid voor de autokeuringscentra van de federale overheid aan het gewest werd overgedragen.

Vond de in 2014 aangekondigde doorlichting plaats? Zo ja, wat waren de conclusies? Welke beslissingen nam de regering om de tekortkomingen weg te werken? Als u het doorlichtingsverslag nog niet gekregen hebt, wanneer verwacht u het dan?

De inspectie van voertuigen die de centra verlaten, is sinds juli 2014 een gewestbevoegdheid. Welke maatregelen nam de regering om die bevoegdheid over te nemen? Zijn er extra inspecteurs in dienst genomen? U had het over tien nieuwe inspecteurs. Hebben die werkelijk inspecties uitgevoerd in de autokeuringscentra?

Vinden er onverwachte controles plaats? Wie voert

La parole est à M. Van Goidsenhoven pour sa question orale.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- À la fin de l'année 2014, les centres de contrôle technique automobile de Forest et d'Anderlecht avaient été suspectés de corruption par les forces de l'ordre. Une série de perquisitions avaient été réalisées dans les locaux des deux autres centres, ainsi qu'au domicile d'une trentaine d'agents suspectés de délivrer des cartes vertes ou d'ignorer certaines irrégularités en échange de sommes d'argent. Au total, pas moins de 39 agents ont été inculpés.

En parallèle à cette instruction menée par la justice dans cette affaire, vous aviez annoncé la désignation d'un réviseur en vue de procéder à un audit, en 2014, des quatre centres de contrôle technique automobile que compte la Région. L'année passée, vous aviez communiqué à la presse que ces centres faisaient l'objet d'un double contrôle.

Depuis la découverte du vaste système de fraude, deux années se sont écoulées. Pourtant, les inspecteurs ne semblent pas plus nombreux et ces centres restent insuffisamment surveillés. C'est, du moins, ce qui ressort d'un article de presse daté du 2 février dernier qui précise, de surcroît, que Bruxelles Mobilité ne dispose d'aucun inspecteur pour la vérification des voitures à la sortie des centres. Le reste des contrôles annoncés à l'avance ne porterait d'ailleurs que sur les appareils de mesure et sur le travail administratif.

Par ailleurs, selon un employé interrogé par la presse, aucun audit n'a été réalisé et aucune voiture n'a été contrôlée depuis que la compétence a été transférée du niveau fédéral au niveau régional.

Vu ce qui précède, je souhaiterais obtenir un certain nombre d'informations plus précises. Tout d'abord, l'audit annoncé en 2014 a-t-il eu lieu ? Dans l'affirmative, quelles ont été les conclusions du réviseur ? Quelles sont les décisions prises par le gouvernement pour pallier les manquements ? Dans le cas contraire, quand pensez-vous recevoir les conclusions du rapport d'audit ?

Ensuite, l'inspection des voitures sortant des centres de contrôle technique a été transférée aux

die uit? Hoe verlopen ze? Zijn ze geautomatiseerd? Wat is er met andere woorden gedaan om nieuwe fraudegevallen te voorkomen?

U kondigde een diepgaande inspectie aan. Wilt u daar extra personeel voor aanwerven? Hoeveel personeel is er nu? Overlegt u met Brussel Mobiliteit over de behoefte aan personeel bij het agentschap?

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans). - *In 2014 werden er in het kader van een gerechtelijk onderzoek 36 huiszoekingen verricht bij controleurs van de autokeuringscentra van Vorst en Anderlecht. Een twintigtal onder hen werd in verdenking gesteld wegens ernstige vermoedens van fraude, valsheid in geschrifte, gebruik van valse stukken en oplichting.*

Het artikel van februari 2017 dat aanleiding heeft gegeven tot uw vragen, verwijst naar dat onderzoek, dat sinds 2013 loopt en waarvan we de resultaten eind maart, of alleszins voor de zomervakantie, zouden moeten krijgen.

Ondertussen hebben zeven werknemers van de betrokken keuringscentra ontslag genomen en werden er drie personen ontslagen.

Helaas beschikt Brussel Mobiliteit momenteel niet over voldoende personeel om de keuringscentra ter plaatse te controleren.

Het evaluatieonderzoek van Brussel Mobiliteit, dat in de commissie van 13 februari werd voorgesteld, wijst duidelijk op een gebrek aan middelen voor de directie Verkeersveiligheid. Dat departement werd niet zo lang geleden opgericht in het kader van de

Régions dès juillet 2014. Depuis lors, quelles sont les dispositions prises par le gouvernement pour exercer ladite compétence, outre le contrôle administratif et comptable des centres ? Qu'en est-il de l'engagement des inspecteurs ? Vous dites en avoir engagé une dizaine, mais combien ont-ils réellement travaillé à l'inspection des centres ?

Qu'en est-il des contrôles aléatoires et par qui sont-ils opérés ? De quelle nature sont-ils ? Sont-ils automatisés ? En d'autres termes, qu'a-t-il été mis en place depuis 2014 pour éviter la généralisation d'une nouvelle fraude de ce genre ?

Enfin, le lendemain de la parution de l'article, vous annoncez qu'une inspection approfondie aurait lieu d'ici au 1er mars. Un engagement de personnel supplémentaire est-il prévu ? Quel est l'effectif actuel ? Des discussions sont-elles en cours avec Bruxelles Mobilité pour connaître l'état de ses besoins en agents ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État. - Rappelons d'abord qu'en 2014, 36 perquisitions ont été effectuées chez les contrôleurs des centres de contrôle technique de Forest et Anderlecht, exploités par la même société. Une vingtaine d'entre eux ont été inculpés en raison de fortes présomptions de fraude, de faux en écriture, d'utilisation de faux documents et d'escroquerie.

L'article de presse paru en février 2017 qui a donné lieu à vos questions fait référence à cette enquête judiciaire, en cours depuis 2013 et dont les résultats devraient être communiqués durant la deuxième moitié du mois de mars, ou du moins avant les vacances d'été.

Sept employés des centres de contrôle technique concernés ont démissionné et trois autres ont été licenciés lorsque cette affaire a été dévoilée, à la fin de l'année 2014.

Bruxelles Mobilité ne dispose malheureusement pas, en ce moment, des ressources humaines nécessaires pour effectuer des inspections sur place, dans les centres de contrôle.

Il ressort clairement de l'étude d'évaluation de Bruxelles Mobilité qui nous a été présentée en

overgehevelde bevoegdheden. Daarvoor werden slechts acht federale personeelsleden overgedragen naar Brussel.

In 2015 heeft de Brusselse regering een ambitieus plan opgesteld voor dat departement. Het was de bedoeling om in 2016 nog zes personeelsleden in dienst te nemen. Wat mijn bevoegdheden betreft, is er echter nog niemand bijgekomen. Integendeel, het team verloor zelfs 2,8 voltijdse equivalenten, ofwel omdat de medewerkers zelf vertrokken, ofwel omdat ze met een burn-out kampen.

Nadat ik de alarmbel had geluid, besloot de regering op 2 februari 2017 om in allerijl drie contractuele medewerkers in dienst te nemen voor taken in verband met verkeersveiligheid. Binnenkort zullen er nog bijkomende medewerkers in dienst worden genomen.

Daarbovenop zal Brussel Mobiliteit me in de komende weken of maanden een ontwerp van bestek voorleggen voor nog twee andere maatregelen in 2017.

Ten eerste zal er een onderzoek uitgevoerd worden om na te gaan wat er mogelijk beter kan in de autokeuringscentra en hoe we fraude efficiënter kunnen bestrijden. Ten tweede zal de dienstverlening van de twee ondernemingen die de Brusselse keuringscentra uitbaten, worden doorgelicht. Niet alleen de werking van de autokeuring zal worden gecontroleerd, ook die van de rijexamencentra komt aan bod.

De resultaten van het gerechtelijk onderzoek zullen ook nuttige informatie opleveren die we kunnen gebruiken voor de concrete uitwerking van de doorlichting.

Daarnaast overleggen mijn medewerkers met de politie en de federale sociale inspectie om te bekijken hoe ze personen of bedrijven kunnen controleren die zich bij de technische keuring melden met Z- of ZZ-nummerplaten. Vaak worden zulke nummerplaten illegaal doorverkocht.

Ook bij autorijscholen ondernemen we gelijkaardige acties. Zo hebben we enkele weken geleden de resultaten bekendgemaakt van de inspectie die we bij die scholen hebben uitgevoerd.

In samenwerking met de Groepering van erkende

Commission de l'infrastructure le lundi 13 février que l'administration manque de moyens, en tout cas pour ce qui concerne la direction de la sécurité routière. Il s'agit d'un jeune département, créé après le transfert des compétences, et seules huit personnes ont été transférées du niveau fédéral au niveau bruxellois pour accomplir ses missions.

Dès 2015, le gouvernement bruxellois a élaboré un plan ambitieux qui prévoit une série de recrutements pour la direction de la sécurité routière. En 2016, six agents devaient renforcer cette équipe. Toutefois, pour ce qui concerne mes compétences, aucun engagement n'a encore eu lieu. L'équipe a même été réduite de 2,8 agents en comparaison avec les effectifs initiaux. On ne peut, en effet, empêcher le départ d'agents, ni les cas de burn-out.

Ces signaux persistants ont amené le gouvernement bruxellois à engager en extrême urgence trois contractuels pour l'exécution des tâches en matière de sécurité routière. La décision date du 2 février 2017. J'ai tiré la sonnette d'alarme pour signaler ce manque de personnel. Les nouveaux agents seront rapidement engagés, en complément des recrutements déjà approuvés.

En outre, cette mesure sera consolidée en 2017 par deux autres actions pour lesquelles Bruxelles Mobilité va me soumettre un cahier des charges dans les semaines ou les mois à venir.

Premièrement, il s'agit d'une étude visant à identifier les améliorations possibles au sein des deux entreprises - aussi bien pour les centres de contrôle d'Anderlecht et de Forest que pour ceux de Schaerbeek et Evere -, et à lutter contre la fraude. Ensuite, il est question d'un audit de la prestation des services des deux entreprises, tant pour le fonctionnement des stations de contrôle technique que pour celui des centres d'examen à la conduite.

Le but est que les résultats de l'enquête judiciaire puissent fournir des informations complémentaires qui nous seront utiles, mais aussi de concrétiser les modalités de l'audit des centres de contrôle technique.

Parallèlement, mes collaborateurs se concertent avec les services de police et les services fédéraux de l'inspection sociale afin d'entreprendre des actions de contrôle auprès des personnes ou des

ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) zullen we in 2017 mysteryshoppers inzetten voor onaangekondigde controles ter plaatse.

Mijn administratie is ook bevoegd voor de controle en homologatie van de procedures bij de autokeuring. In die zin kloppen de krantenkoppen niet helemaal, want de homologatie van alle technische toestellen wordt bijvoorbeeld elk jaar gecontroleerd.

De autokeuringscentra van Anderlecht, Vorst en Haren werden bovendien uitgerust met camera's, niet alleen om fraude te vermijden, maar ook om de veiligheid van het personeel te verbeteren. Er doen zich immers soms incidenten voor, zoals in Evere, waar enkele personeelsleden werden aangevallen.

De GOCA heeft ook een automatisch systeem voor willekeurige en gedeeltelijke revisie van de controles ontwikkeld, waarbij de hiërarchische meerdere van de controleur onaangekondigd nagaat of controles correct zijn uitgevoerd. Dat is een bijkomende garantie om fraude te vermijden.

Ten slotte heb ik de keuringscentra en de sectorfederatie gevraagd het keuringsproces zo veel mogelijk te automatiseren om de kans op menselijke fouten tot een minimum te beperken.

In het kader van de vereffening en verdeling van de middelen uit het Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen (FIA) hebben we ook regelmatig overlegd met de keuringscentra om te kijken hoe hun dienstverlening verbeterd kon worden en hoe we het risico op fraude konden verminderen.

commerçants qui se présentent au contrôle avec des plaques "Z" et "ZZ". Ces gens s'inscrivent dans un circuit parallèle et illégal au sein duquel ces plaques sont vendues car elles faciliteraient le contrôle.

Ceux qui ont suivi cet épisode dans la presse savent également que nous entreprenons des actions similaires pour les auto-écoles. En effet, il y a deux ou trois semaines, nous avons rendu publics les résultats d'une inspection menée auprès de ces établissements. Il convient de veiller à maintenir la qualité dans ce domaine. Nous prévoyons donc une action similaire pour les centres de contrôle.

Nous suivons une autre piste avec le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) : l'organisation, en 2017, de visites de clients mystères avec un partenaire privé. Il est clair qu'il faut effectuer des contrôles sur place, mais souvent, soit ceux-ci sont annoncés, soit le personnel comprend très vite qu'il s'agit de fonctionnaires effectuant une inspection. Il faut donc mettre en place, à côté de cela, un système de clients mystères, qui pourra nous fournir des éléments importants.

Mon administration est également chargée de l'inspection et de l'homologation des processus de contrôle technique. En effet, les titres des journaux ne correspondaient pas exactement à la réalité : par exemple, l'homologation de tous les appareils techniques est, bien sûr, contrôlée tous les ans.

Les centres de contrôle technique d'Anderlecht, Forest et Haren ont aussi été équipés de caméras, non seulement pour éviter la fraude, mais aussi pour augmenter la sécurité des membres du personnel. Un incident assez grave - mais ce n'est pas le seul - s'est notamment produit à la station de contrôle d'Evere, où des membres du personnel ont été attaqués physiquement.

Le GOCA a également développé un système automatique de recontrôle aléatoire et partiel. Des recontrôles inopinés sont donc effectués par le supérieur du contrôle, à raison d'au moins un par ligne. Cela constitue une garantie supplémentaire pour éviter la fraude.

Enfin, j'ai invité les centres de contrôle technique et la fédération sectorielle à procéder à un degré

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Het is duidelijk dat de belangrijkste maatregelen niet meteen uitgevoerd konden worden door een gebrek aan middelen en dat u het voorlopig met nog minder personeel moet rooien.*

Wanneer zal er voldoende personeel zijn om de broodnodige controles uit te voeren? Welke garanties kunt u geven?

In de pers kondigde u een grondige doorlichting aan tegen 1 maart. Is dat ondertussen gebeurd? Zo ja, heeft het resultaat opgeleverd?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *De controle van de autokeuringscentra is een prioriteit en we nemen wel degelijk maatregelen. We hebben drie personeelsleden in dienst genomen die zich uitsluitend bezighouden met verkeersveiligheid. Er werd ook een plan opgesteld voor de aanwerving van nog meer personeel.*

Om het proces te versnellen heb ik Brussel Mobiliteit gevraagd om maatregelen te nemen en personeel in te zetten voor bepaalde taken, maar

élevé d'automatisation afin de réduire les risques d'erreur humaine.

Dans le cadre de la liquidation et du partage des moyens issus du Fonds de l'inspection automobile (FIA), des concertations ont été régulièrement organisées avec les centres de contrôle technique pour identifier les moyens d'améliorer la qualité des services et de diminuer les risques de fraude.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Dès le début de votre intervention, nous avons compris assez clairement que, faute de moyens, les principales mesures n'ont pas pu être mises en application immédiatement. Au contraire, puisqu'en matière de personnel, vous êtes même dans une situation plus délicate encore que par le passé.

J'aurais aimé que vous nous fassiez part d'une perspective temporelle concernant un retour à la normale, qui permettrait que les inspections soient faites. Quand pensez-vous disposer d'équipes ayant la capacité d'accomplir ces missions d'une extrême importance? Pouvez-vous nous donner des garanties en la matière?

Enfin, je vous ai demandé ce qu'il en était de l'inspection approfondie que vous aviez annoncée par voie de presse et qui devait avoir lieu avant le 1er mars. Du temps s'est écoulé depuis lors, et j'aimerais donc savoir si cette inspection a eu lieu. Dans l'affirmative, a-t-elle porté quelques fruits?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Nous mettons, bien sûr, un cadre en place, puisque nous allons, en plus du plan de recrutement de personnel, engager d'urgence trois personnes affectées uniquement à la sécurité routière. Le contrôle des stations de contrôle technique est en effet une priorité.

Pour accélérer ce processus, j'ai donné instruction à Bruxelles Mobilité d'entreprendre les démarches nécessaires et de libérer du personnel. Il faudra aussi suivre une série d'étapes légales pour engager

daarbij moeten we natuurlijk wel de wettelijk bepaalde aanwervingsprocedures volgen. We overleggen ook met de politie en de federale sociale inspectie hoe we de controles in de centra kunnen uitvoeren. Voor de zuiver technische aspecten en de homologatie werken we nog steeds samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

Minister Smet en ikzelf streven ernaar dat een deel van het personeel voor het eind van jaar aangeworven zal zijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "een pictogrambordje voor slechthorende fietsers".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat ook slechthorenden fietsen, is absoluut toe te juichen. Zij kunnen echter niet of moeilijk op geluid afgaan om het verkeer in te schatten. De vader van een doof meisje nam onlangs het initiatief om een bordje met een pictogram op haar fiets aan te brengen. Ik heb u de informatie over dat bordje bezorgd. Blijkbaar is zo'n bordje bij onze noorderburen al langer ingeburgerd. Eind 2015 vroeg Pro Velo nog om het bord ook bij ons te promoten.

les nouveaux arrivants. Nous examinons, avec les services de police et les services fédéraux de l'inspection sociale, comment mettre en place des contrôles dans les centres, comme nous l'avons fait il y a quelques semaines avec les auto-écoles.

On ne peut pas dire que rien n'est fait. Tout ce qui est technique, au sens étroit du terme, est pris en charge par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). En effet, quand je suis entrée en fonction il y a deux ans, j'ai choisi de ne pas couper les ponts avec l'IBSR, mais de travailler avec l'institut pour tout ce qui relève de l'homologation. C'est encore le cas aujourd'hui.

Notre ambition, à M. Smet et moi-même, est qu'une partie du personnel soit engagée d'ici la fin de l'année.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "un pictogramme pour les cyclistes malentendants".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Les cyclistes malentendants ne peuvent pas se fier au bruit pour estimer le trafic. Chez nos voisins du nord, ils arborent depuis longtemps un pictogramme.*

Pouvons-nous faire la promotion de ce pictogramme en Région bruxelloise, comme l'a demandé Pro Velo fin 2015? Ceux qui le poseraient - sur une base volontaire - sur leur vélo seraient ainsi assurés que les automobilistes le connaissent.

Kunnen we het pictogram ook in het Brussels Gewest promoten? Een verplichting lijkt me geen goed idee, maar de Brusselse overheid zou het bordje wel kunnen promoten. Mensen die dat willen, zouden het dan vrijwillig aanbrengen, in de wetenschap dat ook de automobilisten het bordje kennen.

Hebt u al contact gehad met de Brusselse instellingen en verenigingen voor doven en slechthorenden over veilig fietsen in het algemeen en dit pictogram in het bijzonder? Welke ervaringen hebben doven en slechthorenden met fietsen in Brussel?

We merken dat veel jonge mensen oordopjes of een koptelefoon dragen tijdens het fietsen. Zo horen ook zij het omgevingslawaaï van bijvoorbeeld ambulances of voorbijrijdende auto's niet. Welke bewustmakingsinitiatieven neemt u om jongeren op het gevaar van het gebruik van oordopjes of een koptelefoon te wijzen?

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris. - Ik zou mijn antwoord op uw vraag als volgt kunnen samenvatten: het is een goed idee en ik zal het aan de fietsersverenigingen voorleggen.

Het klopt dat we de bevolking moeten verwittigen dat het gebruik van oordoppen, hoofdtelefoons en gsm's, zelfs handsfree, gevaarlijk kan zijn. We zijn van plan om daar campagne rond te voeren. Uw vraag is echter toegespitst op mensen met een beperking die extra kwetsbaar zijn in het verkeer, meer bepaald mensen die doof of slechthorend zijn.

Ik heb destijds over dat pictogram gelezen en vind het een goed idee. Ik zal aan de fietsersverenigingen vragen of ze bereid zijn om mee een bewustmakingsactie uit te werken, als ze daartoe bereid zijn. Ik zie geen reden waarom dat niet het geval zou zijn. Ik zal hun zeggen dat het idee van u afkomstig is, voor zover u dat al niet zelf hebt gedaan. Ere wie ere toekomt. We zullen ook de verenigingen die werken met mensen met een beperking bij de zaak betrekken.

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

Avez-vous eu des contacts avec les institutions et associations bruxelloises pour sourds et malentendants à propos de la sécurité des déplacements en vélo et de ce pictogramme ?

Par ailleurs, de nombreux jeunes portent des oreillettes ou un casque à écouteurs lorsqu'ils circulent à vélo, ce qui les empêche d'entendre les bruits environnants. Quelles mesures prenez-vous pour les sensibiliser au danger que cela représente ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais). - *C'est une bonne idée. Je vais la soumettre aux associations cyclistes.*

Nous devons effectivement dire aux gens que l'usage d'oreillettes, de casques à écouteurs et de gsm, même en mains-libres, peut être dangereux. Nous avons l'intention de mener une campagne à ce propos.

Les sourds et malentendants sont particulièrement vulnérables dans la circulation. Ce pictogramme est donc une bonne idée. Je vais demander aux associations cyclistes si elles veulent participer à l'élaboration d'une campagne de sensibilisation. Je leur dirai que c'est votre idée, si vous ne l'avez pas encore fait. Nous impliquerons aussi les associations travaillant avec des personnes handicapées.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik zal die pluim niet op mijn hoed steken. Ik heb het pictogram immers niet zelf bedacht.

(Glimlachjes)

Ik ben zeer blij met de reactie van de staatssecretaris.

De verenigingen voor doven en slechthorenden moeten wel expliciet de garantie krijgen dat het niet om een verplichting gaat, maar om een vrijwillige bijdrage tot meer veiligheid. We moeten vermijden dat een en ander stigmatiserend overkomt.

Ik moedig u tevens aan om een bewustmakingsactie op te zetten voor jongeren over het dragen van een koptelefoon in het verkeer. Ook hun kan je niets verbieden, dat werkt immers niet, maar we moeten de jongeren wel bewust maken van de mogelijke gevaren.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "de trajectcontrole in de
Leopold II-tunnel en de verwerking van de
boetes".**

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De N-VA is verheugd dat de camera's in de Leopold II-tunnel opgehangen en getest zijn. Wij zijn voorstanders van efficiënte snelheidscontroles op plaatsen waar vaak te hard wordt gereden en er geregeld ongevallen plaatsvinden, zoals dat in deze tunnel

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je ne vais pas m'en glorifier. Ce n'est pas moi qui ai conçu ce pictogramme.*

(Sourires)

Je suis très content de la réaction de la secrétaire d'État.

Les associations de sourds et malentendants doivent avoir la garantie qu'il ne s'agit pas d'une obligation, mais d'une contribution volontaire à davantage de sécurité. Évitions que le pictogramme ne soit stigmatisant.

Je vous encourage aussi à sensibiliser les jeunes à la question du port d'un casque à écouteurs dans le trafic. Vous ne pouvez pas le leur interdire, mais nous devons les conscientiser aux dangers que cela peut représenter.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "les radars tronçons dans le
tunnel Léopold II et le traitement des
amendes".**

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *La N-VA se réjouit de la mise en place de caméras dans le tunnel Léopold II. Nous sommes partisans de contrôles de vitesse efficaces là où les gens roulent trop vite et où les accidents sont fréquents. Les radars tronçons peuvent*

het geval is. Trajectcontrole kan helpen om de snelheidsovertredingen in te perken.

Om de trajectcontrole effectief van start te laten gaan, moeten de camera's verder getest en gehomologeerd worden. De regering liet eerder al uitschijnen dat ze geen problemen verwachtte bij het afsluiten van protocolakkoorden met de politie, het parket en de diensten van de minister-president.

Via de media vernamen we echter dat de politiezones Brussel Hoofdstad-Elsene en Brussel-West, die toezien op het verkeer in de tunnel, deze nieuwe taak niet op zich kunnen nemen omdat ze een te grote administratieve last te verwerken hebben ten gevolge van de verhoogde terreurdreiging.

Wanneer zullen de controles en de administratieve afhandeling van de overtredingen van start gaan? Eerder zei u dat dat tegen de lente van 2017 mogelijk zou zijn. Dat is morgen al!

Hoever staan de protocolakkoorden? Wat houden ze concreet in? Hoe worden de betrokken politiezones voorbereid op de invoering van de trajectcontrole in de Leopold II-tunnel?

Hoever staat de ontwikkeling van een gewestelijk centraal verwerkingscentrum en wanneer wordt het geopend?

Trekt het gewest financiële middelen uit voor de afhandeling van de boetes? Gaat de opbrengst naar het Verkeersveiligheidsfonds?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat de camera's er inmiddels hangen, wijst erop dat de regering wel degelijk concrete stappen zet. Begin februari zijn de ontwerpen van overlegprotocol verzonden naar alle betrokkenen. In die protocollen wordt de rolverdeling tussen de diverse verantwoordelijken, namelijk het parket en de politiezones, vastgelegd om de handhaving te verzekeren.

Op 24 februari vond er overleg plaats tussen Brussel Mobiliteit, de twee betrokken politiezones en het parket. Daar werd een aantal opmerkingen van technische aard geformuleerd. De leverancier

contribuer à réduire le nombre d'infractions.

Les caméras doivent cependant encore être testées et homologuées. Le gouvernement a laissé entendre que des protocoles d'accord relatifs à leur utilisation devraient être conclus avec la police, le Parquet et les services du ministre-président.

Selon les médias, les zones de police de Bruxelles-Ixelles et de Bruxelles-Ouest, chargées du contrôle de la circulation dans le tunnel, ne pourraient cependant assurer cette nouvelle tâche en raison d'un surcroît de travail administratif, dû à la hausse du niveau de la menace terroriste.

Quand les contrôles et le traitement administratif des amendes débiteront-ils ? Vous les aviez annoncés pour le printemps 2017. Où en sont les protocoles d'accord ? En quoi consistent-ils ? Comment les zones de police concernées sont-elles préparées à la mise en place de ces radars tronçons dans le tunnel ? Où en est la création du centre de traitement régional ? Quand s'ouvrira-t-il ? La Région prévoit-elle des moyens pour le traitement des amendes ? Les recettes iront-elles au fond de sécurité routière ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Les caméras ont été installées, ce qui démontre que le gouvernement avance. Les projets de protocole d'accord ont été envoyés à toutes les parties concernées début février. Ils fixent les rôles et les responsabilités de chacun.*

Plusieurs remarques de nature technique ont été émises lors de la concertation organisée le 24 février entre Bruxelles Mobilité, les deux zones de police concernées et le Parquet, sur la base desquelles le système sera adapté par son fournisseur.

van het systeem zal, in overleg met deze overlegpartners, nog een aantal aanpassingen doen.

Deze trajectcontrole is de allereerste in Brussel. Ik hoop wel dat de volgende trajectcontroles sneller van start kunnen gaan. Nu moet er een volledig nieuw systeem geïmplementeerd worden. Bovendien wordt het geplaatst in een tunnel, wat een aantal vereisten op het vlak van lichtintensiteit en -inval meebrengt. De foto's moeten immers voldoende scherp zijn om een nummerplaat te kunnen herkennen.

Die technische zaken worden momenteel uitgeklaard. De politiezones worden zo veel mogelijk bij de zaak betrokken. Bovendien wordt er ook voorzien in een opleiding voor het personeel van de politiezones.

Ik weet dat de politiezones gemeld hebben dat ze overbelast zijn en er deze taak niet kunnen bijnemen. Daarom heb ik op de ministerraad voorgesteld om extra personeel toe te kennen aan de betrokken zones. Dat voorstel is goedgekeurd. Er wordt voor beide zones 50.000 euro uitgetrokken. Dat bedrag stemt overeen met een voltijdse equivalent, die zal worden ingezet voor de administratieve verwerking van de boetes.

Bij de aanvang van een trajectcontrole stellen we altijd een enorme piek vast in het aantal overtredingen, omdat de chauffeurs nog niet op de hoogte zijn van het systeem of omdat ze hopen dat het allemaal niet zo een vaart zal lopen. Nadien stabiliseert dat aantal zich.

Dat blijkt bijvoorbeeld uit de trajectcontrole op de E40 in Vlaanderen tussen Erpe-Mere en Wetteren. Daar rijdt amper nog iemand harder dan 120 km/u, tenzij af en toe een buitenlandse bezoeker. Ook in Nederland houdt iedereen zich bij trajectcontroles gedisciplineerd aan de snelheidslimiet. Dat is natuurlijk ook de bedoeling.

Het voordeel van een trajectcontrole is de duurzame mentaliteitswijziging, in tegenstelling tot klassieke controles waarbij mensen remmen bij de lidar, maar het gaspedaal opnieuw intrappen eens ze er voorbij zijn.

Wij willen het Vlaamse en Waalse voorbeeld volgen en ook in Brussel een centraal verwerkingscentrum op poten zetten. Zodra dat er

Ce radar tronçon est le tout premier de la Région et constitue dès lors une nouveauté. Par ailleurs, il est installé dans un tunnel, ce qui entraîne des difficultés spécifiques au niveau de l'intensité de la lumière et de l'éclairage. Les images doivent être suffisamment précises pour permettre une identification claire des plaques minéralogiques.

Les zones de police sont impliquées autant que possible. Une formation est prévue pour leur personnel.

J'ai proposé au gouvernement que le personnel soit renforcé dans les zones de police concernées. Un montant de 50.000 euros octroyé à chacune des zones leur permettra d'affecter un équivalent temps plein au traitement des amendes administratives.

Après le placement de radars tronçons, on observe toujours une grosse augmentation du nombre d'infractions. Les choses se stabilisent par la suite. Les radars tronçons ont l'avantage d'entraîner un changement de mentalité durable, contrairement aux contrôles classiques, puisque les automobilistes accélèrent à nouveau dès qu'ils ont dépassé le radar.

Tout comme la Flandre et la Wallonie, Bruxelles va se doter d'un centre régional, qui pourra s'occuper du traitement administratif des amendes. Des moyens sont libérés à cette fin.

Les recettes des amendes sont versées au Fonds de sécurité routière suivant le mécanisme suivant : les amendes sont perçues au niveau fédéral et reversées aux Régions en fonction du lieu de l'infraction.

Le radar tronçon sera opérationnel dès que les dernières adaptations techniques auront été apportées aux caméras. Le printemps ne fait que commencer !

(Sourires)

is, zal de administratieve verwerking van de boetes daar kunnen gebeuren. We zijn nog niet zo ver, maar voor wie in een centraal verwerkingscentrum wil meestappen, worden er middelen uitgetrokken.

De opbrengst van de boetes gaat naar het Verkeersveiligheidsfonds. Het principe werkt als volgt: de boetes worden door de federale overheid geïnd en, afhankelijk van de plaats van inning, wordt het geld dan volgens een vrij ingewikkelde verdeelsleutel teruggestort naar het Vlaams, Brussels of Waals Gewest.

Zodra de laatste technische aanpassingen aan de camera's zijn gebeurd, zouden we effectief van start moeten kunnen gaan.

De lente is trouwens nog maar net begonnen, ze is nog niet afgelopen.

(Glimlachjes)

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Is de homologatie intussen afgerond of moeten er eerst nog technische aanpassingen gebeuren? Wordt de technologie geleverd door de firma die het systeem voor de trajectcontroles in Vlaanderen heeft geplaatst?

De regering heeft beslist om voor de twee betrokken politiezones 100.000 euro uit te trekken. Gaat het om een tijdelijke subsidie tot het centraal verwerkingscentrum er is? Hoever staat men trouwens met de oprichting van dat centrum?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Op uw vraag over de leverancier moet ik het antwoord schuldig blijven. Het is in ieder geval een leverancier die op Europees vlak actief is. Dergelijke opdrachten verlopen via openbare aanbestedingen.

Ik weet evenmin wanneer het centraal verwerkingscentrum er zal zijn, want er moeten eerst nog een wetgevend kader en een organieke ordonnantie uitgewerkt worden. Een en ander wordt in de loop van de komende weken of

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Les caméras ont-elles été homologuées ou doivent-elles encore faire l'objet d'adaptations ? La technologie est-elle fournie par la société qui a équipé la Flandre en radars tronçons ?*

Le gouvernement a décidé d'octroyer 100.000 euros aux zones de police concernées. S'agit-il d'un subside temporaire, jusqu'à la création du centre de traitement régional ? À quel stade en est la création de ce dernier ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Concernant le fournisseur, je ne puis vous répondre. Je sais seulement qu'il exerce ses activités sur le plan européen. De telles missions passent par des adjudications.*

J'ignore également quand le centre sera opérationnel. Un cadre réglementaire et une ordonnance organique doivent encore être élaborés. Le projet sera présenté au conseil des ministres dans les prochaines semaines ou mois et sera opérationnel dès que la procédure législative

maanden aan de ministerraad voorgelegd en, zodra het juridische sluitstuk er is, kan het centrum uit de startblokken komen.

Een eerste homologatieronde is al achter de rug. Zodra de technische aanpassingen doorgevoerd zijn, moet er wel nog een laatste homologatie gebeuren.

- *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 ledlampen op
de Brusselse wegen".**

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (PS) *(in het Frans).*- *Meerdere Waalse steden en gemeenten hebben beslist om hun openbare verlichting uit te rusten met light emitting diodes (led). Ook het Waals Gewest heeft te kennen gegeven dat het vanaf 2018 ledverlichting wil installeren op snel- en vierbaanswegen.*

Dat is een ambitieus plan, want het gaat om niet minder dan 73.000 lampen langs 2.300 km wegen. De investering van 30 miljoen euro zou op termijn een besparing van 30% opleveren.

In 2012 publiceerde Brussel Mobiliteit een brochure over de uitdagingen, noden en technische mogelijkheden op het vlak verlichting voor elk type stedelijke ruimte. Het Lichtplan 2012 heeft als voornaamste doel de verlichting van de gewestwegen te harmoniseren.

In de gewestelijke beleidsverklaring staat dat de regering van bij het begin van de regeerperiode samen met de gemeenten werk zal maken van het Lichtplan en er een meerjarenbegroting aan zal verbinden. Dat plan zal niet alleen leiden tot de vernieuwing en verbetering van de openbare

aura été finalisée.

Un premier tour d'homologation a été réalisé. Dès que les adaptations techniques auront été apportées, une dernière homologation devra encore être effectuée.

- *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.- La parole est à M. Özkara.

M. Emin Özkara (PS).- Plusieurs villes et communes wallonnes ont fait le choix de remplacer leur éclairage public par un éclairage à diodes électroluminescentes (LED). C'est notamment le cas de Namur, qui deviendra ainsi la première grande ville de Belgique entièrement équipée d'un éclairage LED. La Région wallonne a également fait part de son souhait de passer, dès 2018, aux LED pour toutes les autoroutes et nationales à quatre bandes.

Il s'agit d'un projet ambitieux, puisqu'il vise 73.000 luminaires répartis sur 2.300km de réseau. Avec un budget de 30 millions d'euros, il devrait permettre une économie de 30% sur les coûts liés à l'éclairage public en Wallonie, ainsi qu'une utilisation plus rationnelle de l'énergie.

En 2012, Bruxelles Mobilité publiait une brochure intitulée "La lumière radiographiée. Vers un Plan lumière en Région bruxelloise". Cette publication faisait une analyse assez fine des défis, des besoins et des solutions techniques particulières pour chaque type d'espace urbain.

L'objectif du Plan lumière 2012 est surtout

verlichting, maar biedt het gewest ook de kans om zijn wijken en opmerkelijke gebouwen dankzij aangepaste verlichting tot hun recht te laten komen.

Het Lichtplan sluit aan bij Europese richtlijn 2005/32/EG, die de verkoop verbiedt van lichtbronnen die niet aan de aan de ecodesign-eisen voldoen. Het gaat dan vooral om hogedruknatriumlampen van de eerste generatie en lampen die werken op basis van kwikdamp. Met die richtlijn wil de Europese Unie de CO2-uitstoot terugdringen.

De brochure van Brussel Mobiliteit lijkt te bevestigen dat de ledtechnologie een toekomstgerichte oplossing is. Momenteel zouden er een vijftigtal verschillende lichttypes zijn langs de gewestwegen, die zo'n 22.500 lichtpunten tellen; 48% daarvan is uitgerust met lampen van 250 W of meer. De vervanging door ledlampen zou dan ook tot een aanzienlijke vermogensdaling en energiebesparing leiden.

Intelligente verlichting kan het energieverbruik en de lichtvervuiling verder terugdringen.

Welke elementen uit het Lichtplan zijn al uitgevoerd? Wordt er overleg gepleegd met de administratieve diensten van gewest en gemeenten? Wat zijn de concrete doelstellingen?

Wordt de overschakeling op ledverlichting langs gewest- en gemeentewegen als een pertinente keuze beschouwd? Welke concrete projecten staan er op stapel?

Hebt u een schatting laten maken van de potentiële energiebesparing? Wat is het standpunt van Sibelga?

d'harmoniser les différents types d'éclairage sur les voiries régionales, afin d'en simplifier la gestion.

Par ailleurs, la déclaration de politique régionale réitère l'intérêt du gouvernement pour la question et précise que le gouvernement engagera, en outre, dès l'entame de la législature, la réalisation d'un Plan lumière à l'échelle régionale - mais en collaboration avec les communes -, doté d'un budget pluriannuel. Ce Plan lumière sera non seulement l'occasion de renouveler l'éclairage, de combler les déficits constatés et d'améliorer l'éclairage public, dans un souci de rationalisation de notre usage de l'énergie, mais également de mettre en valeur tous les quartiers de la Région, ainsi qu'une série de bâtiments remarquables devant faire l'objet d'une scénographie lumineuse spécifique.

Le Plan lumière rejoint les objectifs visés par la directive européenne 2005/32/CE, qui interdit la vente des sources ne correspondant pas aux exigences en matière d'écoconception. Les sources visées par la directive concernent surtout les lampes à vapeur de sodium haute pression de première génération, ainsi que les sources à vapeur de mercure. Avec l'adoption de cette directive, l'Union européenne entend réduire les émissions de CO2 par la promotion d'un éclairage plus efficace et plus durable, notamment grâce à l'utilisation de lampes LED.

La publication de Bruxelles Mobilité précitée semble confirmer que la technologie LED constitue une solution d'avenir, compte tenu de ses nombreux avantages. Il existerait actuellement une cinquantaine de modèles différents installés sur les voiries régionales. Actuellement, celles-ci sont équipées de près de 22.500 points lumineux, dont près de la moitié (48%) sont équipés de lampes de 250W et plus.

Selon les auteurs, le remplacement de ce type de lampes par des ampoules de type LED représente une opportunité non négligeable de réduire la puissance utilisée et la consommation énergétique globale.

Notons également que le déploiement d'éclairages dits intelligents, car modulant leur mise en fonction ou leur intensité, est susceptible de réduire encore la consommation, mais aussi la pollution lumineuse parfois nuisible à la santé des habitants

de la ville et des animaux, comme les insectes ou les oiseaux. Outre son aspect fonctionnel, un bon éclairage donne une identité à la ville, crée une atmosphère et renforce la sécurité.

Quelles ont été les démarches entreprises pour mettre en œuvre un plan lumière régional tel qu'annoncé dans la déclaration de politique régionale ?

Une concertation avec les administrations régionales et les pouvoirs locaux a-t-elle été menée à cette fin ? Quels en sont les objectifs concrets ?

Le recours à des lampes de type LED sur les voiries régionales ou communales bruxelloises a-t-il été jugé pertinent ? Le cas échéant, des projets sont-ils prévus en ce sens ?

Une estimation du gain, en termes d'économie d'énergie, obtenu par le recours à ce type de technologie a-t-elle été réalisée ?

Quel est l'avis de Sibelga sur la question ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Sinds 2015 investeert Brussel Mobiliteit gestaag in ledtechnologie voor openbare verlichting.*

De technologische evolutie is de voorbije jaren in een stroomversnelling geraakt en de fabrikanten schroeven de productie van niet-ledverlichting terug. Op mijn initiatief is Brussel Mobiliteit van start gegaan met een update van het Lichtplan. Ik hoop dat ik u de hoofdlijnen dit jaar nog kan presenteren. Alle belanghebbende instellingen hebben over het plan hun zegje mogen doen.

De overstap naar ledtechnologie is al enkele jaren aan de gang in het Brussels Gewest. Het gewest speelt een voortrekkersrol, terwijl Sibelga achterophinkt aangezien het voor de gemeentewegen niet verder staat dan het uitvoeren van tests.

De grote energiebesparingen die de fabrikanten ons voorhouden, moeten we echter met een korreltje zout nemen. De Brusselse en Belgische openbare verlichting was al niet van de meest energieverslindende. In Frankrijk waren er

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis 2015, presque tous les investissements réalisés par Bruxelles Mobilité dans le domaine de l'éclairage public ont concerné des technologies LED. À l'échelle bruxelloise, nous sommes leaders dans ce domaine, étant donné que Sibelga n'a pas encore franchi le pas de manière systématique, se trouvant toujours dans une phase d'essai.

L'évolution technologique vers les éclairages économiques s'étant accélérée ces dernières années et les fabricants réduisant rapidement la production de luminaires non LED, Bruxelles Mobilité, à mon initiative, a lancé une mise à jour du Plan lumière régional en 2016. J'espère qu'elle sera finalisée cette année, nous permettant de vous en expliquer les grandes lignes directrices.

Toutes les institutions concernées ont été consultées, afin de recueillir leurs remarques et suggestions d'adaptation du Plan lumière, qui seront intégrées dans le plan final.

Du côté régional, la transition vers la technologie LED a déjà commencé depuis plusieurs années.

bijvoorbeeld veel meer kwiklampen in gebruik.

Toch zijn de eerste resultaten veelbelovend. We meten besparingen tot 60%, al moeten we erbij vermelden dat er ook kinderziektes opduiken.

- Het incident is gesloten.

**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.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Met de bouw van een nieuwe parkeertoren en een fietsenstalling op de huidige Coovi-parking heeft Brussel er hopelijk binnenkort een overstapparking bij. Ondertussen loopt op de site ook een proefproject om het wildparkeren tegen te gaan en

Comme je l'ai dit, la quasi-totalité des investissements vont dans cette direction. Concernant les voiries communales par contre, Sibelga est toujours en phase de test et n'a pas encore entamé la transition.

Les discours des fabricants annonçant des économies très élevées sont toutefois à prendre avec précaution. En effet, la situation de l'éclairage public à Bruxelles - et de manière générale en Belgique - avant l'arrivée des LED était plutôt bonne. De ce fait, le gain potentiel est plus faible qu'en France, par exemple, où la proportion de sources à la vapeur de mercure - extrêmement énergivores - dans le parc d'éclairage était beaucoup plus importante.

Ceci dit, les observations sur nos premières installations LED sont prometteuses. Nous constatons dans certains cas, comme les passages sous voirie éclairés en permanence, des économies allant jusqu'à 60%. Toutefois, la technologie fait encore ses maladies de jeunesse : sensibilité importante aux variations du réseau électrique, pannes récurrentes et baisse importante du flux lumineux des toutes premières générations installées. En résumé, la technologie LED est bien la solution d'avenir, mais elle pourrait encore fonctionner mieux !

- L'incident est clos.

**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.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- Avec la construction d'une tour de stationnement et d'un hangar à vélos, ainsi que le lancement d'un projet pilote contre le parking sauvage sur le site du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et

in een park-and-ride te voorzien. Het project zou in de lente voltooid moeten worden, hoewel de media berichten dat de werf nog tot de zomer doorgaat. Kunt u meer duidelijkheid geven over de timing?

De bediening van de parking is in volle testfase. Zo werd er in slagbomen en apparatuur voor nummerplatherkenning voorzien. Vanaf maart moeten ook de camera's voor de fietsenstalling operationeel zijn. Wie gebruik wil maken van de parking tijdens de testfase, moet zich registreren. Er is plaats voor 220 geregistreerden. Volgens de media moeten de gebruikers een hele rist gegevens doorgeven: "inschrijvingsbewijs van de auto, groene verzekeringskaart op naam van de bestuurder, betalingsbewijs van de auto, een attest van de werkgever (aan werklozen is onvrijwillig niet gedacht in de testfase), een kopie van de Mobibkaart en een kopie van de Visakaart van de auto-eigenaar. Voor bedrijfswagens komt daar een attest van het autobedrijf bij, de werkgever, de gegevens van de bedrijfseigenaar en de chauffeur."

De regering kondigde in het regeerakkoord 2014-2019 aan dat er nog tijdens deze legislatuur 10.000 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd zouden worden, die aansluiten op het openbaar vervoer. Het is de bedoeling om pendelaars aan te zetten om het openbaar vervoer te gebruiken. Die parkings zouden ook door omwonenden gebruikt kunnen worden.

Ik vermoed dat het proefproject bedoeld is om de meest gebruikelijke combinaties van de park-and-ride met het openbaar vervoer te onderzoeken.

Pendelaars en omwonenden worden echter ongerust door het gebrek aan informatie. Dat de parking enkel toegankelijk is voor geregistreerden, zorgt voor heel wat frustratie. Het gevolg is dat een aantal slagbomen werd geforceerd.

Op de website van parking.brussels is te lezen dat de opening tegen de lente van 2017 een feit zal zijn, en dat parkeren er wellicht betalend zal zijn. Tarieven staan er echter niet vermeld. Voor mensen die de parking al jaren gebruiken, is het gebrek aan communicatie onaanvaardbaar.

Kunt u zeggen tot wanneer precies het proefproject loopt, tot de lente of de zomer? Wie zal voor de evaluatie instaan en wanneer worden de resultaten bekendgemaakt?

chimiques (Ceria), Bruxelles devrait bientôt posséder un nouveau parking de dissuasion. Ce Park and Ride (P+R) était prévu pour le printemps, délai qui s'allongera à l'été, selon les médias.

L'utilisation du parking est en pleine phase de test et ceux qui veulent s'y garer durant cette période - 220 personnes maximum - doivent s'enregistrer, en communiquant toute une série de données.

Dans son accord de majorité 2014-2019, le gouvernement a annoncé l'aménagement de 10.000 places de parking supplémentaires durant cette législature, proches des transports en commun pour inciter les navetteurs à les emprunter.

Je suppose que l'objectif du projet pilote est d'étudier les combinaisons les plus communément utilisées du P+R avec les transports en commun.

Les navetteurs et les riverains s'inquiètent du peu d'information et sont extrêmement frustrés de la limitation de l'accès aux seules personnes enregistrées. En raison de cela, des barrières ont été forcées.

Le site internet de parking.brussels annonce l'ouverture du parking au printemps 2017 et le fait qu'il sera vraisemblablement payant, sans donner une quelconque indication sur les tarifs. Ce manque de communication est inacceptable pour ceux qui utilisent ce parking depuis des années.

Jusque quand se déroulera le projet pilote ? Qui se chargera de son évaluation et quand les résultats seront-ils communiqués ?

Que recouvre ce projet pilote ? Comment s'est déroulée l'inscription des 220 personnes enregistrées ? Ont-elles reçu rapidement une autorisation ? Pourront-elles la conserver ?

Combien de places de parking y a-t-il au total, ainsi que pour les personnes handicapées, les riverains et les navetteurs ? À partir de quand le parking sera-t-il utilisé officiellement comme parking de transit ?

Quels seront les tarifs appliqués et comment se déroulera la collaboration avec la STIB ? Quels seront les différents abonnements proposés ? Les formulaires sont-ils déjà disponibles ? Les 220

Wat omvat het proefproject precies? Hoe verliep de inschrijving van de 220 geregistreerden? Hoe snel kregen de mensen een toelating? Zullen ze die toelating kunnen behouden?

Over hoeveel soorten parkeerplaatsen gaat het? Ik wil graag het exacte aantal plaatsen kennen voor gehandicapten, omwonenden en pendelaars. Vanaf wanneer zal de parking officieel als overstapparking in gebruik worden genomen?

Hoeveel zal de parking kosten? Welke tarieven zullen er gehanteerd worden en hoe zal de samenwerking met de MIVB verlopen?

Welke verschillende abonnementen zullen er voor de parking ingevoerd worden? Zijn de formulieren nu al verkrijgbaar? Zullen de 220 geregistreerden voorrang krijgen bij de definitieve inschrijving?

Hoe zal de werking van de Coovi-parking na de testfase worden gevolgd?

Hoe zal het gewest met de omwonenden en de pendelaars communiceren over de officiële opening en de tarieven? Wanneer starten de werken aan de parkeertoren? Wat is de stand van zaken van de nieuwe park-and-ride?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het proefproject zal duren tot het begin van de bouw van de overstapparking van 1.350 plaatsen. De werken zullen wellicht een jaar duren. Daarna zal de uitbating van de parking stopgezet moeten worden.

Normaliter gaan de werken nog dit jaar van start. De gunning van de overheidsopdracht loopt nog. Zodra de opdracht gegund is, zal het verdere verloop van de werken met de toekomstige aannemer worden besproken.

Parking.brussels zal de evaluatie van de testfase uitvoeren. Het agentschap zal de conclusies bezorgen aan het technisch comité, dat samengesteld is uit vertegenwoordigers van het parkeeragentschap zelf, Brussel Mobiliteit en mijn kabinet. Die informatie zal uiteraard ook besproken worden op de raad van bestuur van parking.brussels.

personnes enregistrées seront-elles prioritaires lors de l'inscription définitive ?

Quel suivi sera-t-il donné après la phase de test ? Comment la Région communiquera-t-elle avec les riverains et les navetteurs concernant l'ouverture officielle et les tarifs ? Quand débiteront les travaux de la tour de stationnement ? Qu'en est-il du nouveau P+R ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Le projet pilote durera jusqu'au début de la construction du parking de transit de 1.350 places. Normalement, les travaux débiteront cette année encore. Dès que le marché public sera attribué, le déroulement des travaux sera discuté avec le futur entrepreneur.*

Parking.brussels procédera à l'évaluation de la phase de test. L'agence remettra ses conclusions au comité technique, composé de représentants de l'agence de stationnement, de Bruxelles Mobilité et de mon cabinet.

Le projet pilote est coordonné en interne par parking.brussels et géré en collaboration avec l'entreprise Apcoa, qui a été chargée de l'aménagement provisoire, de la gestion quotidienne et de l'entretien du parking. La communication et la gestion administrative sont assurées par parking.brussels.

Het proefproject wordt intern bij parking.brussels gecoördineerd en wordt beheerd in samenwerking met het parkeerbedrijf Apcoa. Dat bedrijf werd via een aanbesteding aangeduid om de tijdelijke inrichting - het plaatsen van de slagbomen en de markeringen en de wijziging van de toegangen -, het dagelijks beheer en het onderhoud op zich te nemen. De communicatie en het administratief beheer gebeuren door parking.brussels.

De registratie van de 220 beschikbare plaatsen is heel snel verlopen. Op minder dan een maand tijd werden alle plaatsen gereserveerd en werd er een wachtlijst van 400 kandidaten opgesteld. De termijn voor de verwerking varieerde naargelang het aantal aanvragen dat tegelijk moest worden ingevoerd. Het was de bedoeling om zoveel mogelijk aanvragen te behandelen voor de slagbomen werden geplaatst en het proefproject van start ging. Tijdens het project zelf werden de aanvragen meestal op drie dagen tijd afgehandeld. De procedure was bijzonder leerrijk en zal grotendeels behouden worden. Ze zal wel op een aantal punten verbeterd worden in functie van de reacties op de testfase. We zullen er de nodige lessen uit trekken met het oog op toekomstige projecten.

De parking beschikt over acht parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's). Dat is meer dan de vijf plaatsen die door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) zijn voorgeschreven. Momenteel zijn enkel de toegangen voor pendelaars en PMB's geactiveerd. De toegang voor de buurtbewoners en andere parkeerders moet tijdens de testfase worden geactiveerd.

Dankzij dit proefproject worden er al 220 parkeerplaatsen beheerd en is de Coovi-parking eigenlijk al een echte overstapparking. Voordien was er namelijk geen sprake van enig beheer. Uiteraard wordt met de bouw van een park-and-ride met 1.350 parkeerplaatsen voor het eerst een overstapparking van een belangrijke omvang in het leven geroepen.

De regering heeft beslist dat het gewest de bestaande park-and-rides van Ceria, Kraainem en Delta in beheer zal nemen. De investeringskosten van die inbeheername worden geschat op ongeveer 120.000 euro en de exploitatiekosten op ongeveer 5.000 euro per maand.

Les 220 emplacements disponibles ont été réservés en moins d'un mois et il existe une liste d'attente de 400 candidats. Le délai de traitement variait en fonction du nombre de demandes à introduire en même temps. Le but était d'en traiter le plus grand nombre possible avant le début du projet pilote. Pendant le projet même, les demandes étaient généralement traitées en trois jours. La procédure a été particulièrement enrichissante et sera en grande partie conservée, tout en étant améliorée sur certains points en fonction de la phase de test.

Le parking dispose de huit emplacements pour personnes à mobilité réduite (PMR). Actuellement, seuls les accès pour navetteurs et PMR ont été activés. L'accès pour les riverains et d'autres utilisateurs sera activé pendant la phase de test.

Grâce à ce projet pilote, 220 places de parking sont gérées, ce qui fait d'ores et déjà du parking Ceria un véritable parking de transit. En effet, auparavant, il n'y était pas question d'une quelconque gestion du parking.

Le gouvernement a décidé de confier à la Région la gestion des P+R Ceria, Craainhem et Delta. Les coûts d'investissement de cette prise de gestion sont estimés à quelque 120.000 euros et les frais d'exploitation à environ 5.000 euros par mois.

Les coûts du nouveau P+R Ceria sont estimés à 14 millions d'euros. Selon certaines estimations, 100.000 euros par an seront nécessaires pour la gestion quotidienne du futur P+R, soit 500 euros par emplacement.

Le modèle d'exploitation intègre deux catégories de prix : les tarifs préférentiels et les tarifs normaux. Le tarif préférentiel Mobib P+R est axé sur les utilisateurs réguliers qui laissent leur véhicule sur le parking de transit afin de poursuivre leur trajet en transport en commun. Le tarif préférentiel Jump P+R cible les utilisateurs occasionnels qui souhaitent utiliser les transports en commun pendant leur séjour à Bruxelles. Un tarif préférentiel est également prévu pour les riverains. Les futurs tarifs avoisineront ceux des parkings publics classiques.

Des expériences à l'étranger ont démontré que, pour rester attractif, le tarif mensuel pour les utilisateurs réguliers ne peut s'élever à plus de 50 euros. Pour les utilisateurs occasionnels, le tarif

De kosten voor de nieuwe park-and-ride Coovi worden op ongeveer 14 miljoen euro geraamd. Volgens bepaalde schattingen is er 100.000 euro per jaar nodig voor het dagelijks beheer van de toekomstige park-and-ride, hetzij 500 euro per plaats. Dat laatste is slechts een richtcijfer.

In het model voor de uitbating zijn twee tariefcategorieën opgenomen: de voorkeurtarieven en de normale tarieven. Het voorkeurtarief Mobib P+R is gericht op regelmatige gebruikers die hun voertuig parkeren op de overstapparking om hun traject vervolgens met het openbaar vervoer voort te zetten. Het voorkeurtarief Jump P+R is bedoeld voor de occasionele gebruikers, zoals bezoekers en toeristen, die hun voertuig parkeren op de overstapparking om tijdens hun verblijf in Brussel gebruik te maken van het openbaar vervoer. Er wordt ook in een voorkeurtarief Omwonende voorzien, conform het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). De toekomstige tarieven zullen de diverse tarieven van de 'klassieke' openbare parkings benaderen.

Buitenlandse ervaringen hebben aangetoond dat, om aantrekkelijk te zijn, het maandelijks tarief voor regelmatige gebruikers niet meer dan 50 euro mag bedragen. Voor de occasionele gebruikers moet het dagelijkse tarief lager liggen dan het tarief voor twee uur parkeren in het stadscentrum, hetzij 4 tot 5 euro. Voor de andere gebruikers zal er naar de omgeving worden gekeken. Zodra de park-and-ride in gebruik is, zullen de tarieven vastgelegd worden.

De 220 registratiedossiers blijven behouden alsook de toegangsmogelijkheid voor de geregistreerden, op voorwaarde dat zij de nieuwe voorwaarden aanvaarden. Zo niet, worden ze geschrapt.

Uiteraard wordt alles wat te maken heeft met de toekomstige park-and-ride goed voorbereid en zal er goed over worden gecommuniceerd, maar daarvoor is het nu nog te vroeg.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De minister heeft het over 220 geregistreerden en 400 kandidaten op een wachtlijst. Gebruiken de geregistreerde personen de parking dagelijks?

quotidien doit être inférieur au tarif correspondant à deux heures de stationnement dans le centre-ville.

Les 220 dossiers d'enregistrement, ainsi que la possibilité d'accès pour les personnes enregistrées, seront maintenus, pour autant que ces personnes acceptent les nouvelles conditions.

Bien sûr, tout ce qui a trait au futur P+R fera l'objet d'une bonne communication, mais il est encore trop tôt pour cela.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Les 220 personnes enregistrées utilisent-elles le parking quotidiennement? Doivent-elles systématiquement indiquer quand*

Moeten zij systematisch opgeven wanneer ze er zullen parkeren? Kunnen er, naast die 220 geregistreerden, ook al andere mensen van de parking gebruikmaken? Hebben die 220 mensen een gereserveerde plaats?

De heer Pascal Smet, minister.- Op dit moment hebben enkel de geregistreerden toegang tot de parking.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat de omwonenden de parking 's avonds zullen kunnen gebruiken. Ik vermoed dat dat na de werkuren zal zijn maar dat dat nu nog niet kan?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het tarief moet lager liggen dan 50 euro per maand voor regelmatige gebruikers of 4 tot 5 euro per dag voor occasionele gebruikers. Voor de omwonenden ligt er nog niets vast. Ik neem aan dat het slechts om richtcijfers gaat?

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad.

- *Het incident is gesloten.*

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.- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) (*in het Frans*).- *In 2016 telde Brussel 30% meer fietsers dan een jaar voordien. Vooral tussen mei en september steeg het aantal fietsers fors. Volgens de vzw Pro Velo is dat een gevolg van de aanslagen.*

Andere factoren die het fietsen waarschijnlijk stimuleerden zijn de sluiting van de autotunnels, de invoering van de voetgangerszone en uiteraard het

elles comptent le faire ? Outre ces 220 personnes, d'autres peuvent-elles aussi utiliser le parking ? Ces 220 personnes ont-elles un emplacement réservé ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Actuellement, seules les personnes enregistrées ont accès au parking.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Quand vous dites que les riverains pourront utiliser le parking le soir, ce sera après les heures de travail, mais ils ne peuvent pas encore le faire actuellement ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *C'est exact.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je suppose que les tarifs annoncés ne le sont encore qu'à titre indicatif ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En effet.*

- *L'incident est clos.*

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.- La parole est à Mme Sidibé.

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Il n'y a jamais eu autant de cyclistes à Bruxelles. Ainsi, l'Observatoire bruxellois du vélo vient de révéler qu'en 2016, les cyclistes étaient 30% plus nombreux dans les rues de Bruxelles que l'année précédente. C'est surtout entre mai et septembre derniers que cette augmentation a été significative, selon les comptages réalisés par l'asbl Pro Velo. Elle y voit une conséquence des attentats. Ainsi,

mooie zomerweer. De meeste fietsers werden geteld aan Merode, waar er gemiddeld 760 per uur langskomen. Daarna volgen de Wetstraat met 692 fietsers en de Kroonlaan met 555 fietsers.

U wilt nog meer mensen op de fiets krijgen. Daarbij mag u vrouwen niet uit het oog verliezen. Vrouwen hebben aan het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw moeten knokken om te mogen fietsen. In sommige landen is het nog steeds niet maatschappelijk aanvaardbaar voor vrouwen om te fietsen, terwijl de fiets als vervoermiddel een belangrijk rol kan spelen om zelfstandigheid en vrijheid te verwerven.

Vrouwen spelen een belangrijke rol in de mobiliteit van een gezin. Producenten en marketeers hebben dat begrepen. Teneinde vrouwen te stimuleren om vaker de fiets te nemen voor hun verplaatsingen, zou u stedenbouwkundige projecten ook moeten laten bestuderen op het gebied van gender.

Het doel is om al vanaf de fase van de stedenbouwkundige planning naar een stad te streven waar plaats is voor vrouwen, met voetgangers- en fietserszones die aan hun verwachtingen voldoen. Een stad waar rekening wordt gehouden met de manier waarop vrouwen zich verplaatsen, is een stad die voor iedereen toegankelijk is.

In Wenen bleek uit studies dat mannen zich vooral met de auto verplaatsen, terwijl vrouwen meer voor het openbaar vervoer kiezen of te voet gaan. Een vergelijkbare studie werd in Brussel gevoerd.

Welke verkeersassen worden het meest door fietsers gebruikt? Bij hoeveel ongevallen waren fietsers betrokken? In hoeveel gevallen waren de slachtoffers vrouwen?

Welke acties ondernam u om fietsen in de stad aangenamer te maken? Welke voorzieningen werden recent aangelegd voor fietsers? Hoeveel staat u met de beveiliging van de fietspaden?

Vrouwen maken 34,2% uit van de groep die dagelijks fietst. Welke specifiek op hen gerichte acties ondernam u om dat aandeel nog te doen toenemen?

après le 22 mars, la hausse a surtout été remarquée sur les axes correspondant aux lignes de métro passant par la station Maelbeek, l'une des cibles des attentats.

D'autres facteurs probables sont la fermeture des tunnels, la création du piétonnier et, bien sûr, la clémence du temps estival. Selon les constats, le carrefour Mérode est sans conteste le point de passage le plus important, avec 760 cyclistes par heure en moyenne. La rue de la Loi (692 cyclistes) et l'avenue de la Couronne (555) complètent le trio de tête des moyennes annuelles. Vous avez annoncé votre volonté de faire encore grossir ce peloton.

Au-delà de ces constats, qui montrent que la pratique du vélo peut constituer une réelle solution alternative en termes de mobilité, je voudrais discuter du vélo au féminin. Des statistiques sur la pratique et les ventes montrent qu'il ne cesse de progresser depuis quelques années. Si le vélo peut encore conquérir des utilisateurs, c'est donc aussi du côté des femmes qu'il faut agir.

Un regard sur le passé nous rappelle que les femmes ont dû conquérir de haute lutte le droit de pédaler, à la fin du 19e siècle et au début du 20e siècle. Dans certains pays, le vélo reste mal perçu quand il est utilisé par les femmes. Comme tout outil de mobilité, il est en effet un instrument important sur la voie de l'autonomie et de la liberté.

Les femmes ont, en outre, un rôle prédictif important en matière de mobilité au sein des foyers. Les fabricants et les experts en marketing l'ont bien compris. En vue d'inciter les femmes à recourir davantage au vélo pour leurs déplacements quotidiens, il serait bon d'intégrer les "études de genre" dans les conceptions et les projets d'urbanisme. En effet, avant de concevoir l'espace physique, l'espace social doit être analysé sous le prisme du genre.

L'objectif ultime est de concevoir, dès la phase de réflexion urbanistique, une ville dans laquelle les femmes trouvent leur place et où les aménagements piétonniers et cyclables correspondent à leurs attentes. Une ville interrogeant les femmes et portant donc une attention particulière à leurs déplacements, serait, in fine, une ville conçue pour tous et accessible à tous.

Depuis 1991, la ville de Vienne, par exemple, étudie la répartition des activités et des déplacements entre les genres à l'échelle de la capitale autrichienne. Il s'avère que la circulation automobile est surtout masculine et que les transports en commun et les déplacements à pied sont surtout féminins. Une étude semblable a été menée sur notre territoire.

Aujourd'hui, les constats sont d'une grande importance en vue de mener des politiques adaptées. Hormis ceux que j'ai cités et qui figurent dans l'étude, quels sont les axes les plus fréquentés par les cyclistes ? Pouvez-vous nous rappeler les chiffres des accidents impliquant des cyclistes ? Combien de ces accidents concernent des femmes ?

Pourriez-vous nous dresser le bilan des actions entreprises pour rendre la ville plus cyclable ? Quels sont les aménagements cyclistes récents ? Qu'en est-il de la sécurisation des pistes cyclables ?

Enfin, les femmes représenteraient désormais 34,2% des cyclistes quotidiens. Pouvez-vous nous donner un état des lieux des actions spécifiques menées en leur faveur pour augmenter leur potentiel d'utilisation ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het meest wordt er gefietst op de Tervurenlaan tot aan Merode, in de Wetstraat, in de Kroonlaan tot aan de Mouterijbrug, de kanaalroute ter hoogte van de Vlaamsepoort en in de Louizalaan ter hoogte van de Baljuwstraat.*

De cijfers over ongevallen met fietsers in 2016 zijn nog niet volledig. Ik maak ze bekend zodra ik alle gegevens heb. Er was sprake van een dodelijk ongeluk met een fietser in Vorst, maar dat was eigenlijk een skater.

Uit de voorlopige cijfers blijkt dat het aantal gewonde fietsers met 18,5% steeg. Daar staat wel tegenover dat in dezelfde periode het aantal fietsers met 39% toenam. We hebben dus niet te maken met een spectaculaire stijging, al blijft elk ongeval er wel een te veel.

In de statistieken wordt geen onderscheid gemaakt

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

M. Pascal Smet, ministre. - Les axes les plus fréquentés sont l'avenue de Tervuren jusqu'au carrefour Mérode, la rue de la Loi, l'avenue de la Couronne à la hauteur du pont du Gerموir, la route du canal à la hauteur de la porte de Flandre et l'avenue Louise à la hauteur de la rue du Bailli.

Les chiffres des accidents ne sont pas encore disponibles pour toute l'année 2016. Nous les communiquerons le moment venu. On a effectivement parlé d'un accident mortel avec un cycliste survenu à Forest au mois de mars, mais la victime était en réalité un utilisateur de skateboard. Cet accident s'est retrouvé par erreur dans les statistiques concernant le vélo.

Un bilan provisoire fait état d'une augmentation de 18,5% du nombre de cyclistes blessés. Il faut toutefois noter que, dans le même temps, le nombre de cyclistes a augmenté de 39%. Même si chaque accident est un accident de trop, on ne peut donc

tussen mannen en vrouwen. Wat we wel weten is dat tussen 2010 en 2013 in 27% van de gevallen de verkeersslachtoffers vrouwen waren, terwijl 30% van de fietsers vrouwen zijn. In andere grote steden zijn fietsende vrouwen veel sterker vertegenwoordigd in de ongevalstatistieken.

Het Brussels Gewest bouwt een fietsnetwerk van 80 km uit dat gescheiden is van het andere verkeer. Tegelijkertijd werkt het voort aan de gewestelijke fietsroutes (GFR), waar al een groot deel van klaar is. Daarnaast is het belangrijk dat er meer zones 30 komen, maar daarover beslissen de gemeenten.

De voorbije maanden werden er heel wat fietspaden aangelegd en de volgende maanden starten de werken aan de GFR in Sint-Gillis, Vorst en Elsene.

Daarnaast investeert het Brussels Gewest in campagnes rond verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsen. Ook de politiebrigades op de fiets kunnen op onze steun rekenen. Ik werk bovendien aan een verbetering van het verkeersreglement ten gunste van fietsers en samen met de minister-president probeer ik het aantal fietsdiefstallen terug te dringen.

Er loopt een studie om het profiel te bepalen van Brusselaars die nog niet fietsen. Ik wil weten waarom bepaalde groepen Brusselaars minder fietsen dan andere, wat hen ervan weerhoudt om te fietsen en hoe ze gestimuleerd kunnen worden om het wel te doen. Ik verwacht de resultaten van die studie tegen het einde van dit halfjaar.

pas parler d'augmentation spectaculaire.

Le baromètre de la sécurité routière ne nous fournit pas de statistiques par genre. Par contre, nous savons que, pour la période entre 2010 et 2013, les femmes représentaient 27% des victimes, pour 30% des usagers du vélo. Cette constatation contredit celles faites dans d'autres grandes villes, comme Londres ou Paris, où les femmes sont surreprésentées dans les statistiques d'accidents impliquant des vélos.

La Région a notamment pour ambition de réaliser un réseau cyclable de 80 kilomètres, séparé de la circulation, que nous sommes en train d'aménager. Parallèlement, elle poursuit la mise en place du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR), aujourd'hui en grande partie balisé et réalisé. Des aménagements complémentaires sont en cours. Quant aux zones 30, elles sont également importantes, mais nous dépendons des communes pour leur réalisation.

Voici quelques exemples d'aménagement récents : la piste cyclable sur l'Allée Verte, l'avenue de l'Exposition universelle, l'avenue Van Praet, le quai de Veeweyde, le boulevard de la Deuxième Armée britannique, l'avenue Charles Woeste, l'avenue Roosevelt, la Petite ceinture, le boulevard Albert II et le boulevard Général Jacques. Dans les mois qui viennent commenceront aussi les travaux des itinéraires cyclables régionaux (ICR) à Saint-Gilles, Forest et Ixelles.

Nous investissons également dans des campagnes de sécurité routière et de mise en selle, telle que la Bike Experience, la Journée sans voitures, l'éducation au vélo dans les écoles primaires, le soutien aux associations de cyclistes et la consultation des usagers dans les commissions vélo. Nous soutenons également les brigades de police à vélo, les améliorations du Code de la route en faveur des cyclistes et, en collaboration avec le ministre-président, la lutte contre les vols de vélo.

Une étude est en cours à Bruxelles pour déterminer le profil des non-cyclistes. Nous voulons savoir pourquoi certaines catégories de Bruxellois font moins de vélo que d'autres, et connaître les obstacles et les incitants qui interviennent dans leur choix. Les conclusions de cette étude, qui nous permettra de mieux cibler les différentes catégories - et notamment les femmes -, sont attendues pour la

De voorzitter.- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- Een op de tien fietsen zou een elektrische fiets zijn en twaalf op de honderd van die fietsen zouden door vrouwen worden gebruikt. Dat zijn interessante cijfers. Ik kijk reikhalzend uit naar die van uw studie. Misschien begrijp ik dan wel waarom ik zelf nog niet fiets. U moet het fietsen in elk geval blijven promoten.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- U kunt eens samen met mij gaan fietsen!

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- Afgesproken!

- Het incident is gesloten.

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.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (MR) *(in het Frans).*- Er is een probleem met de toegankelijkheid van de Brusselse treinstations. Trams, bussen en taxi's kunnen weliswaar bij de ingang stoppen, maar meestal zijn er geen voorzieningen voor auto's van particulieren.

Niet alleen de signalisatie schiet tekort, er zijn ook geen parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving waar automobilisten even kunnen parkeren om iemand tot op het perron te

fin de ce semestre.

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

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Je vous remercie pour ce bilan rapide des projets en cours. J'ai lu récemment dans la presse qu'un vélo sur dix était électrique, et que douze vélos électriques sur cent sont utilisés par des femmes. Ces chiffres sont intéressants et nous attendons avec impatience les conclusions de l'étude que vous évoquez.

J'y apprendrai peut-être pourquoi je ne suis pas encore cycliste ! En tous les cas, il est intéressant de continuer à promouvoir ce moyen de locomotion et de liberté.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous invite à partager une expérience cycliste avec moi !

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Avec plaisir ! Le rendez-vous est donc pris.

- L'incident est clos.

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.- La parole est à Mme Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux (MR).- L'accessibilité aux gares bruxelloises pose problème. Si les trams, bus et taxis arrivent devant l'entrée ou les entrées, dans la plupart des cas, rien n'est prévu pour les véhicules particuliers.

Non seulement, la signalétique est déficiente, mais il n'y a, en outre, pas d'emplacements en surface à proximité immédiate des gares où un véhicule particulier pourrait se garer, le temps de déposer un passager et, le cas échéant, de l'accompagner

vergezellen. Nochtans moet men senioren, minder mobiele mensen of kinderen naar de juiste trein kunnen brengen en hun bagage dragen.

Als er al een parkeergarage is, dan ligt die ondergronds, is ze slecht bewegwijzerd en is het traject tot het perron te lang.

Het is niet normaal dat enkel het openbaar vervoer en de taxi's bij de in- en uitgangen van een treinstation kunnen komen. Het station is het eerste of laatste contact dat buitenlanders hebben met Brussel, de hoofdstad van Europa. Dat contact moet snel en aangenaam verlopen. De aanleg van een kiss-and-ridezone vlak bij de in- en uitgangen van het station, waar je lang genoeg mag parkeren om iemand naar de trein te kunnen helpen, is dan ook een absolute must.

Welke schikkingen hebt u getroffen om de situatie te verbeteren? Welke Brusselse stations hebben een kiss-and-ride? Hoe ver liggen die van de ingang van het station?

Bent u van plan om extra kiss-and-ridezones aan te leggen? Op welke afstand zullen die liggen? Hoeveel auto's mogen er parkeren en hoelang? Wanneer zullen ze klaar zijn? Pleegt u overleg met de betrokken gemeenten?

jusqu'au quai de la gare, que ce soit par choix, par courtoisie ou par nécessité.

Combien de particuliers ne sont-ils pas amenés à conduire jusqu'au quai une personne âgée, une personne en difficulté physique ou un enfant, à porter son bagage et à vouloir s'assurer que le voyageur est installé dans le train qui l'emportera ? Inversement, beaucoup souhaitent attendre un voyageur à la gare, voire sur le quai.

Actuellement, pour ne prendre que cet exemple, rien n'est fait à la gare de Bruxelles-Midi pour faciliter ce geste simple. On notera seulement la présence de deux ou trois places de parking situées avenue Fonsny.

S'il existe bel et bien un parking, celui-ci est souterrain, mal indiqué et le trajet entre le véhicule garé dans ce parking et le quai de la gare, voire le hall de départ, est long. C'est particulièrement le cas lorsqu'il s'agit de porter des bagages et d'accompagner une personne fragile ou à mobilité réduite. Il en va, bien entendu, de même, à l'inverse, entre le quai et le véhicule garé dans le parking.

Il est anormal que les accès directs aux entrées et sorties de gare soient réservés aux transports en commun et aux taxis. En outre, l'accueil à la gare est souvent le premier ou le dernier contact des étrangers avec notre Région, capitale de l'Europe. Ce contact doit donc pouvoir avoir lieu de manière pratique, rapide et conviviale. L'aménagement de zones "kiss & ride" à proximité immédiate des entrées et sorties de gare, qui autorisent un temps de stationnement suffisant pour un accompagnement complet, est indispensable. J'ai déjà évoqué le sujet il y a de nombreux mois.

Quelles dispositions avez-vous ordonnées pour améliorer la situation et pallier les difficultés, obstacles et désagréments que rencontrent les Bruxellois voulant accompagner ou accueillir un voyageur dans nos gares ? Cet aspect relève évidemment de la politique de mobilité et de l'aménagement du territoire.

Quelles sont les gares de notre Région disposant d'une zone "kiss & ride" pour véhicules particuliers ? Combien de véhicules peuvent en bénéficier simultanément ? À quelle distance de l'entrée de la gare chacune est-elle située ? Pour

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Het Brussels Gewest telt 34 treinstations. Sommige daarvan zijn grote stations, zoals Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord, terwijl andere eerder lokale stopplaatsen zijn met een vrij beperkt aanbod. Dat geldt bijvoorbeeld voor Tour & Taxis, Sint-Agatha-Berchem of Delta.*

Brussel telt inderdaad erg weinig kiss-and-rides. Alleen het station van Watermaal heeft er een, terwijl er wel degelijk vraag naar is. De nieuwe halte Moensberg zal er ook een krijgen.

In principe moet Infrabel kiss-and-rides aanleggen. De federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben dat immers gevraagd voor zeven treinstations op het gewestelijke grondgebied.

We hebben ons daarvoor gebaseerd op een studie van Beliris, waarin mogelijke verbeteringen aan de Brusselse haltes staan opgesomd. Aangezien de kiss-and-rides een prioriteit zijn, moeten we nagaan aan welke stations er plaats voor is. Daarover heb ik een constructief gesprek gevoerd met de NMBS en minister Bellot. Daardoor komt er nu bewegwijzering naar de stations.

Daarnaast moet er ook geïnvesteerd worden in infrastructuur voor personen met een beperkte mobiliteit, in de installatie van automaten en de renovatie van de perrons. Al die investeringen zijn goed voor 50 miljoen euro. We wachten nog op feedback van Infrabel.

In die globale context kunnen we ook werk maken van kiss-and-rides, in samenwerking met de gemeenten en met federale middelen.

quelle durée ?

D'autres zones "kiss & ride" sont-elles programmées sur les voiries régionales aux abords des gares ? Dans l'affirmative, où, à quelle distance, pour combien de véhicules et pour quelle durée ? Quand seront-elles opérationnelles ?

Êtes-vous en concertation avec les communes concernées afin de favoriser ce système aux abords des gares ? Dans la négative, pourquoi ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La Région bruxelloise compte 34 haltes ferroviaires. Certaines sont des gares importantes, comme les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord, alors que d'autres ont des caractéristiques plus locales, avec une offre ferroviaire parfois plutôt faible. C'est le cas, par exemple, des haltes Tour & Taxis, Berchem-Sainte-Agathe ou Delta. Il n'est donc pas possible de considérer les gares bruxelloises comme un seul ensemble cohérent.

Actuellement, les zones "kiss & ride" sont effectivement fort peu développés à Bruxelles. Seule la gare de Watermael bénéficie d'un tel service, correctement dimensionné, alors que la demande est réelle. La nouvelle halte de Moensberg devrait comprendre un tel dispositif.

C'est normalement à Infrabel qu'il revient d'aménager des dispositifs de "kiss & ride". L'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale ont en effet demandé la mise en place de ce type d'aménagement dans sept gares de chemin de fer sur son territoire, en tant qu'investissements prioritaires.

Pour ce faire, nous nous sommes basés sur une étude de Beliris à laquelle Bruxelles Mobilité a participé. Celle-ci a défini un programme d'améliorations concrètes des haltes bruxelloises. Puisque les zones "kiss & ride" sont une priorité, il importe de détecter les gares où ces services peuvent être disponibles. À ce titre, je mène un dialogue très constructif avec la SNCB et le ministre M. Bellot. Nous avons encore eu une réunion à ce sujet la semaine dernière. Il en est ressorti qu'une signalisation de toutes les gares sera réalisée à l'aide de balises.

Aan het station Brussel-Zuid is er wel een plek waar je passagiers met de wagen kunt afzetten, maar die is vaak geblokkeerd doordat velen zich niet aan de regels houden. Politieagenten zouden dat moeten controleren.

In Brussel-Noord is er ook zo'n zone, maar je moet om het plein heen rijden om er te geraken.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (MR) *(in het Frans).*- *De bewegwijzering is bijzonder slecht, zelfs die naar de ingang van het station.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Infrabel is daar verantwoordelijk voor. Ik zal de NMBS voorstellen om verbeteringen aan te brengen.*

Ook aan het station Brussel-Centraal is er zo'n zone om in- en uit te stappen.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (MR) *(in het Frans).*- *Ook daar is het erg ingewikkeld.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal Brussel Mobiliteit vragen om samen met de NMBS aan een betere bewegwijzering te werken.*

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

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (MR) *(in het Frans).*- *U speelt de bal door naar de federale overheid, maar volgens het Brussels Wetboek van*

En outre, nous devons réaliser des investissements pour les personnes à mobilité réduite, installer des automates de vente et effectuer des réfections des quais. Le montant de tous ces investissements se chiffre à 50 millions d'euros et nous en avons discuté dans le cadre du programme d'investissement d'Infrabel. Nous n'avons cependant pas encore eu de retour à ce sujet.

C'est dans ce cadre global que les zones "kiss & ride" pourront être développées, en collaboration avec les communes et grâce aux investissements que doit réaliser le niveau fédéral.

Concernant la gare de Bruxelles-Midi, il existe une zone de débarquement à un endroit, mais pas sur l'avenue Fonsny. C'est l'incivilité de certains qui pose problème et aboutit au blocage d'une telle zone. Il faudrait plus de policiers pour effectuer les contrôles.

Il existe également une telle zone à la gare de Bruxelles-Nord. Il faut contourner la place pour y accéder.

Mme Jacqueline Rousseaux (MR).- *La signalétique y est très mauvaise, y compris celle qui indique l'entrée de la gare.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Ceci relève d'Infrabel. Je proposerai à la SNCB une collaboration pour améliorer la situation.*

Une zone de débarquement est aussi présente à la gare de Bruxelles-Central, en face de celle réservée aux taxis.

Mme Jacqueline Rousseaux (MR).- *C'est très compliqué. Pourquoi le simple citoyen ne peut-il pas circuler comme cela l'arrange ?*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je demanderai à Bruxelles Mobilité s'il est possible d'améliorer la signalétique avec la SNCB dans les trois grandes gares.*

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

Mme Jacqueline Rousseaux (MR).- *Vos réponses restent lacunaires. Je comprends maintenant que cette question relève de l'État fédéral. Toutefois,*

ruimtelijke ordening (BWRO) is het gewest verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van de stations.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Uw aandacht moet gaan naar de drie grote stations. Niet alleen de bewegwijzering laat te wensen over, bovendien is er geen plaats om mensen af te zetten of op te halen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Probeer u zelf maar eens iemand met de auto op te halen! Het is gemakkelijker hun te vragen een taxi te nemen ...

Ik vraag u om werk te maken van dit belangrijke probleem.

- Het incident is gesloten.

selon le Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), veiller à ce que nos gares jouissent d'un accès normal fait partie des missions de notre Région, capitale de l'Europe. C'est essentiel, car des milliers de voyageurs arrivent à Bruxelles en train.

(Remarques de M. Smet)

Je sais qu'il y a 34 haltes ferroviaires à Bruxelles, mais les trois principales gares devraient être particulièrement choyées. Il n'y a pas que la signalétique qui est mauvaise. Il n'y a pas d'endroits pour déposer des gens en voiture. Essayez d'amener quelqu'un qui marche avec une canne, qui vient de se faire opérer de la hanche ou du genou... Cela ne va pas !

(Remarques de M. Smet)

Essayez de donner rendez-vous à quelqu'un ! Je vois souvent des comédiens venant de Paris qui sont contraints de prendre un taxi parce que la signalétique est trop mauvaise pour que l'on puisse aller les chercher. Ce n'est pas très convivial. Pour des enfants ou des personnes âgées, ce n'est pas possible.

Je vous remercie de tenir cette question à l'œil, car elle est vraiment importante.

- L'incident est clos.