



**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 22 MEI 2017**

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 22 MAI 2017**

---

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**INHOUD**

|  |    |
|--|----|
| INTERPELLATIES   | 7  |
| Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel   | 7  |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, |    |
| betreffende "de plannen inzake de aanleg van beveiligde en afzonderlijke fietspaden op de kleine ring".                |    |
| Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Grootte,  | 7  |
| betreffende "de aanleg van fietspaden langs de kleine ring".   |    |
| Samengevoegde bespreking – Sprekers:   | 11 |
| Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)  |    |
| De heer Pascal Smet, minister  |    |
| De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)   |    |
| De heer Bruno De Lille (Groen)   |    |
| De heer Paul Delva (CD&V)  |    |
| Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)  |    |
| Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)  |    |
| Mevrouw Annemie Maes (Groen)   |    |
| Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)  |    |
| Mevrouw Julie de Grootte (cdH)   |    |
| Interpellatie van de heer Vincent De Wolf  | 38 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, |    |
| betreffende "de evaluatie van het Iris 2-plan".  |    |
| Bespreking – Sprekers:   | 40 |
| De heer Bruno De Lille (Groen)   |    |
| De heer Pascal Smet, minister  |    |
| De heer Vincent De Wolf (MR)   |    |

**SOMMAIRE**

|  |    |
|--|----|
| INTERPELLATIONS  | 7  |
| Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel   | 7  |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, |    |
| concernant "les plans d'aménagement de pistes cyclables sécurisées et séparées sur la Petite ceinture".                      |    |
| Interpellation jointe de Mme Julie de Grootte,   | 7  |
| concernant "l'aménagement de pistes cyclables le long de la Petite ceinture".  |    |
| Discussion conjointe – Orateurs :  | 11 |
| Mme Céline Delforge (Ecolo)  |    |
| M. Pascal Smet, ministre   |    |
| M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)  |    |
| M. Bruno De Lille (Groen)  |    |
| M. Paul Delva (CD&V)   |    |
| Mme Carla Dejonghe (Open Vld)  |    |
| Mme Cieltje Van Achter (N-VA)  |    |
| Mme Annemie Maes (Groen)   |    |
| Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)  |    |
| Mme Julie de Grootte (cdH)   |    |
| Interpellation de M. Vincent De Wolf   | 38 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, |    |
| concernant "l'évaluation du Plan Iris 2".  |    |
| Discussion – Orateurs :  | 40 |
| M. Bruno De Lille (Groen)  |    |
| M. Pascal Smet, ministre   |    |
| M. Vincent De Wolf (MR)  |    |

|   |    |  |    |
|---|----|--|----|
| Interpellatie van de heer Bruno De Lille  | 42 | Interpellation de M. Bruno De Lille  | 42 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,                                |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,             |    |
| betreffende "de herziening van richtlijn 2007/46/EG tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan". |    | concernant "la révision de la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques". |    |
| Interpellatie van de heer Vincent De Wolf   | 43 | Interpellation de M. Vincent De Wolf   | 43 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,                                |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,             |    |
| betreffende "het project inzake voorbehouden rijstroken voor carsharing".   |    | concernant "le projet de bandes réservées au covoiturage".   |    |
| Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,   | 43 | Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,  | 43 |
| betreffende "de inrichting van voorbehouden rijstroken ter bevordering van carsharing en ter bestrijding van alleenrijden".                           |    | concernant "la création de bandes réservées pour favoriser le covoiturage et lutter contre l'autosolisme".                               |    |
| Interpellatie van mevrouw Céline Delforge   | 43 | Interpellation de Mme Céline Delforge  | 43 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,                                |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,             |    |
| betreffende "de testen met de dubbelgelede bussen op lijn 71".  |    | concernant "les tests de bus biarticulés sur la ligne 71".   |    |
| Interpellatie van de heer Paul Delva  | 43 | Interpellation de M. Paul Delva  | 43 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,                                |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,             |    |
| betreffende "de tarieven voor gemeentelijke parkeerkaarten".  |    | concernant "les tarifs des cartes de stationnement communales".  |    |
| MONDELINGE VRAGEN   | 44 | QUESTIONS ORALES   | 44 |
| Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter   | 44 | Question orale de Mme Cieltje Van Achter   | 44 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,                                |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,             |    |

|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| betreffende "de mobiliteitsontsluiting voorzien voor Schaarbeek-Vorming".  |    | concernant "le désenclavement prévu pour Schaarbeek-Formation".  |    |
| Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel  | 44 | Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel   | 44 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,   |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,   |    |
| en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,              |    | et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,    |    |
| betreffende "het Parkeeragentschap en het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen buiten de openbare weg als 'openbare parking'".                            |    | concernant "l'Agence de stationnement et la mise à disposition des emplacements de parking hors voirie à des fins de 'parking public'".                                  |    |
| Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein  | 44 | Question orale de M. Marc Loewenstein  | 44 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,   |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,   |    |
| betreffende "de toegankelijkheid van de eigen beddingen van de MIVB voor de voertuigen van de diensten voor thuiszorg".  |    | concernant "l'accessibilité des sites propres de la STIB aux véhicules de services de soins à domicile".   |    |
| Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven   | 45 | Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven   | 45 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,   |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,   |    |
| betreffende "de tevredenheidsenquête bij de MIVB-reizigers voor 2016".   |    | concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2016".  |    |
| Mondelinge vraag van de heer Johan Van den Driessche   | 45 | Question orale de M. Johan Van den Driessche   | 45 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,   |    | à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,   |    |
| en aan mevrouw Cécile Jodogne, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische |    | et à Mme Cécile Jodogne, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente, |    |

Hulp,

betreffende "de aanwezigheid van bedelaars in de toegangswegen van metrostations".

Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf 45

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

betreffende "de plotse sluitingen van vier verkeerstunnels en de informatie-maatregelen".

concernant "la présence de mendiants dans les couloirs d'accès aux stations de métro".

Question orale de M. Vincent De Wolf 45

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

concernant "les fermetures inopinées de quatre tunnels routiers et les mesures d'information".

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

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- De interpellaties volgen op de uiteenzetting van minister Pascal Smet "Leefbare Kleine Ring". [\[bijlage\]](#)

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de plannen inzake de aanleg van beveiligde en afzonderlijke fietspaden op de kleine ring".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "de aanleg van fietspaden langs de kleine ring".

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, u bent erg enthousiast over uw gewaagde plan voor de Kleine Ring. Ik vraag mij echter af of het wel realistisch is. Het mag het Brussels Gewest immers geen sociaal-economische schade berokkenen.*

*Iedereen is voor een betere inrichting van de Kleine Ring, op voorwaarde dat dat met respect voor alle weggebruikers gebeurt. Op dit ogenblik loopt een deel van de weggebruikers immers gevaar op de Kleine Ring. Heel wat fietsers rijden er bijvoorbeeld over het voetpad omdat ze zich onveilig voelen.*

*In dit soort dossiers is het de kunst om verschillende groepen weggebruikers niet tegen elkaar op te zetten. Bovendien moet u rekening*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.**- Les interpellations font suite à la présentation par le ministre Pascal Smet de son "Nouveau visage pour la Petite ceinture". [\[annexe\]](#)

### INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les plans d'aménagement de pistes cyclables sécurisées et séparées sur la Petite ceinture".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "l'aménagement de pistes cyclables le long de la Petite ceinture".

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous remercie, M. le ministre, pour la présentation très enthousiasmante et audacieuse que vous nous avez faite du nouveau visage de la Petite ceinture. Encore faut-il qu'elle soit réaliste ! En effet, ce projet ne doit pas nuire à la vie socio-économique de notre Région bruxelloise.

Nous sommes tous en faveur d'un meilleur aménagement des grands boulevards de la Petite ceinture, pourvu qu'il respecte chacun de ses usagers, incluant ceux qui utilisent les modes de déplacement doux.

À l'heure actuelle, la situation est vraiment dangereuse pour une partie de ces usagers, comme vous l'avez très justement souligné. Ce matin, j'ai moi-même emprunté une grande partie de la Petite

*houden met alle functies van de stad, zoals wonen, werken en ontspannen.*

*De plannen die u toonde, zijn duidelijk. Ik vraag mij echter af welke invloed de herinrichting op het autoverkeer zal hebben. Kan ik de studies die u liet uitvoeren, inkijken? De studie over het toekomstige Schumannplein dat de Schumannrotonde moet vervangen, was interessant, omdat ze een licht wierp op de gevolgen van de heraanleg voor de omliggende wijken.*

*U praat vaak over de parallelstraten. Die hebben uiteenlopende functies, die ze na de heraanleg niet meer op dezelfde manier zullen kunnen vervullen. Daarnaast moet u er rekening mee houden dat de wegen rondom elke dag volledig verzadigd zijn.*

*U beweert dat u maatregelen zult nemen waardoor het autoverkeer vlotter zal lopen. U wilt bijvoorbeeld de verkeerslichten anders afstellen. Welke andere maatregelen wilt u nemen om te voorkomen dat de druk van het autoverkeer toeneemt? Heel wat wagens houden immers even halt aan de Kleine Ring om iemand te laten uitstappen. Anderen zullen dan weer op zoek gaan naar de verdwenen parkeerplaatsen.*

*U wilt brede voet- en fietspaden en daarvoor moeten parkeerplaatsen en bomen sneuvelen. Komen er minder groene ruimten langs de Kleine Ring?*

*Oorspronkelijk zouden er 700 parkeerplaatsen verdwijnen, nu zijn het er nog 600. Dat is al een goed begin ...*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*U hebt blijkbaar andere cijfers dan ik. Het probleem is dat u zich baseert op elementen waarover wij uiteraard niet beschikken. Op welke studie baseert u zich als u beweert dat er in de openbare parkings heel wat parkeerplaatsen beschikbaar zijn? Kunt u daar een duidelijk cijfer op plakken, in plaats van een geschat percentage van het aantal vrije plaatsen te geven? Op die manier kunt u ons er misschien van overtuigen dat er voldoende alternatieven zijn voor iedereen die naar Brussel komt. Kunnen wij inzage krijgen in de studies waarop u zich baseert? Als we de cijfers onder ogen krijgen waarover u beschikt, bekijken we de situatie misschien anders.*

ceinture à vélo. Me retrouvant dans un flot de vélos, j'ai remarqué que, pour éviter les dangers, les cyclistes montaient régulièrement sur les trottoirs. Je suis donc parfaitement au courant de la situation.

Dans ce genre de dossier délicat, l'exercice consiste à ne pas opposer certaines catégories d'usagers. Il va de soi qu'il faut, par ailleurs, être respectueux de toutes les fonctions de la ville, c'est-à-dire le logement, le travail et les loisirs.

Les cartes que vous avez présentées aujourd'hui juste avant nos interpellations sont, certes, très instructives, je le reconnais. Cependant, je m'interroge sur l'impact de ce réaménagement sur le trafic automobile, sur les flux et sur la congestion. Vous avez mentionné des études que vous avez fait réaliser. J'aimerais pouvoir les consulter. Voici quelque temps, vous avez en effet fait réaliser une étude pour la future place Schumann qui remplacera le rond-point Schumann. Elle était très intéressante, en ce sens qu'elle mettait en lumière les quartiers affectés ou non par des modifications de voiries.

Dans vos exposés, vous parlez beaucoup des latérales, qui ont - il faut le souligner - diverses fonctions qu'elles ne pourront plus remplir de la même manière.

Pour le reste, il faut bien se rendre compte qu'on se trouve à côté de voiries quotidiennement complètement saturées.

Vous avez dit dans votre présentation que vous alliez même trouver des mesures qui allaient fluidifier le trafic - et je pense que vous parliez alors du trafic automobile - et vous avez abordé la question des feux que vous alliez gérer autrement. Je voudrais vous entendre sur votre façon d'influencer la fluidité de ces flux automobiles. Quelles mesures d'accompagnement allez-vous mettre en place pour éviter une inévitable augmentation de la pression automobile ? Comme certains y ont fait allusion, régulièrement, des personnes s'arrêtent, par exemple, pour déposer un usager ou chercher une place de stationnement, laquelle n'existera plus.

Sur vos dessins, il apparaît clairement que vous introduisez des trottoirs très importants et de larges pistes cyclables. En supprimant quoi ? Des places



de parking et des arbres. Vous avez dit que certaines zones seraient probablement moins arborées, notamment du côté de la place de l'Yser. J'imagine que vous avez fait un calcul assez précis des transformations relatives aux espaces verts. Y en aura-t-il moins ? Comment allez-vous gérer cet aspect ?

En ce qui concerne les places de parking, j'avais entendu, dans un premier temps, que vous alliez en supprimer 700. Aujourd'hui, vous parlez de 600 places de parking en moins. C'est un bon début...

*(Remarques de M. Smet)*

Apparemment, nous n'avons pas les mêmes chiffres. Le problème, c'est que vous vous basez sur des éléments dont nous ne disposons évidemment pas. Vous dites qu'il y a un pourcentage très important de places libres dans les parkings publics. Vous avez certainement raison. Néanmoins, j'aimerais savoir sur quelle étude vous vous basez pour l'affirmer. Pourrions-nous obtenir les chiffres précis, et non un simple pourcentage au jugé, de ces places non occupées dans les parkings publics ? Ce serait la moindre des choses pour nous convaincre qu'il y a moyen d'offrir une alternative à toutes les personnes que vous appelez "navetteurs" et "visiteurs". Vous tirez, par exemple, des estimations chiffrées de zones qui, certes, comportent assez peu de logements, mais pour être convaincue, j'aimerais avoir accès aux études sur lesquelles vous vous basez. En lisant les chiffres dont vous disposez, nous pourrions peut-être envisager la situation autrement.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik kreeg felicitaties van heel wat jongeren en moeders!*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Welk statuut krijgen de fietsstraten in het verkeersreglement? Auto's mogen niet over de fietspaden rijden, maar in fietsstraten mogen ze dat volgens u wel. U liet een illustratie zien van de Guimardstraat, waar een snelheidsbeperking van 30 km/u zou gelden. Zal de toegelaten snelheid daar echt zo laag liggen? In de toekomst wellicht wel, maar dan moet de veiligheid van de weggebruikers gegarandeerd zijn.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Un très grand nombre de jeunes et de mères m'ont félicité !

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Par ailleurs, quel statut dans le Code de la route les "rues vélos" que vous mentionnez auront-elles ? En général, les voitures ne montent pas sur les pistes cyclables, mais vous nous dites qu'elles pourront le faire sur les rues vélos. Sur le dessin que vous nous avez montré, un panneau indiquait une vitesse de 30km/h dans une rue comme la rue Guimard. La vitesse y sera-t-elle vraiment limitée à 30km/h ? Sera-ce moins, ou plus ? Il s'agit probablement d'une solution d'avenir, mais elle doit garantir au maximum la sécurité des usagers.

**De voorzitter.**- Mevrouw de Grootte heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** (in het Frans).- *Als we echt willen dat de fiets massaal wordt gebruikt, dan moeten we de stad heraanleggen. En dat gebeurt beter aan de zijkant dan midden op de weg. We moeten niet op meer fietsers rekenen zolang ze geen eigen bedding krijgen, hoewel de ruimte die u voorstelt enigszins gedeeld zou worden. Persoonlijk durf ik niet met de fiets te rijden zonder eigen bedding en zolang ik in tegengestelde richting tot het autoverkeer moet rijden.*

*De vergroening is een belangrijk esthetisch element voor het succes van het project. U zegt dat in de zone Rogier-IJzer de bomen in bakken staan en dat u een andere soort beplanting voor ogen hebt. Hoe zal die eruitzien?*

*U zei dat alle burgemeesters werden geraadpleegd in 2015. Hebben alle gemeenten hun advies gegeven? Het zou ook interessant zijn om te weten hoe de handelszaken hebben gereageerd en hoe u ze hebt geïnformeerd.*

*Ik heb uw antwoord over het gedeelte tussen de Naamsepoort en Louiza niet goed begrepen. Er zijn geen verplaatsingsmogelijkheden en er liggen tunnels. Welke oplossing plant u daar?*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Wat als een tunnel plotseling moet worden gesloten? Zal de evenwijdig lopende straat dan kunnen worden gebruikt? Dat leek u te suggereren.*

*We zullen er moeten achterkomen hoe we het verkeer vloeiend houden met heel wat meer voetgangers en fietsers in het straatbeeld. Om de Belliardstraat over te steken als voetganger ben je bijvoorbeeld beter in groep als je ziet hoe snel auto's daar rijden!*

*Waarom worden de beschikbare parkeerplaatsen te weinig benut? Een Belg die naar Parijs rijdt, denkt er zelfs niet aan om zich naast de weg te parkeren en zoekt meteen een parking, waarvoor hij bereid is te betalen. In Brussel is diezelfde persoon echter niet bereid om dat bedrag te betalen voor een parkeerplaats, noch om het openbaar vervoer te gebruiken. Hebt u een*

**M. le président.**- La parole est à Mme de Grootte pour son interpellation jointe.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Merci beaucoup, M. le ministre, de nous avoir présenté votre projet de réaménagement de la Petite ceinture. Effectivement, si l'on veut vraiment qu'il soit possible d'utiliser plus massivement le vélo, il faut pouvoir agir sur l'aménagement de la ville. Et toucher aux latérales et pas aux bornes centrales dans cette optique à tout son sens. On ne peut pas espérer une utilisation plus massive des vélos sans site propre, bien que l'espace que vous évoquez soit un peu partagé. À titre personnel, je n'ose pas prendre mon vélo tant qu'il n'y a pas de site propre et qu'il faut circuler à contresens par rapport aux voitures.

L'esthétique est une des conditions du succès de votre projet, et la verdurisation est donc un élément important. Vous avez souligné que, pour le moment, dans la zone Yser-Rogier les arbres étaient en bacs - ce qui ne m'avait pas frappée - et que vous planifiez des plantations différentes. De quel type seraient-elles ? L'amélioration nous tient à cœur, non seulement pour la fluidité du trafic des piétons et des cyclistes, mais aussi pour l'esthétique de la ville.

Ensuite, dans votre premier transparent, vous dites que les bourgmestres ont été consultés en 2015. Toutes les communes ont-elles remis leur avis ?

Toujours en termes de participation, il est intéressant d'évaluer l'implication des commerces. La librairie Filigranes est citée en exemple. Sachant que les craintes des commerçants ne sont pas toujours fondées, il est intéressant de savoir comment ils ont réagi et comment vous les avez informés.

Pour ce qui est du tronçon entre les Portes de Namur et Louise, qui est massivement utilisé lors de la journée sans voiture, je n'ai pas bien compris votre réponse. Vu l'absence de moyens de circuler et la présence des tunnels, vers quoi vous dirigez-vous ?

*(Remarques de M. Smet)*

Par ailleurs, en cas de fermeture inopinée d'un tunnel, sera-t-il possible de réutiliser la voirie latérale ? Vous semblez dire que ce sera le cas.

*kwalitatieve studie laten uitvoeren over het ondermaatse gebruik van parkings?*

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De Kleine Ring is wat verkeer betreft een van de grote probleempunten in het Brussels Gewest. U stelt een verbetering van de situatie voor. Dat is in het licht van de huidige situatie wel het minste wat u kunt doen!*

*In uw voorstel is de openbare ruimte beter verdeeld, wordt het parkeerprobleem aangepakt en wordt er tegelijkertijd ruimte gewonnen op de auto. Het lijkt geen twijfel dat het verbetering zal brengen. Toch gooit u het roer niet resoluut om. U weet ongetwijfeld wel dat sommigen liever zouden zien dat de Kleine Ring heel wat minder ruimte in beslag neemt. U behoudt in uw plannen echter de grote lijnen van wat er nu al is.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Misschien zit u na de verkiezingen nog in de regering, misschien ook niet. U zult worden beoordeeld op wat u hebt uitgevoerd, niet op wat u ooit nog zult uitvoeren. Ik ga u niet loven voor toekomstige, nog onbestaande plannen!*

Enfin, j'entends bien ce que vous avez déclaré sur la fluidité du trafic proprement dit. Reste à savoir comment il sera possible de maintenir la fluidité du trafic avec - nous l'espérons - beaucoup plus de flux de piétons et de cyclistes. En effet, en tant que piéton, pour traverser la rue Belliard, il vaut mieux être plusieurs pour être bien vus des voitures qui arrivent à toute allure !

Ma dernière question porte sur les places de parking disponibles. Je ne m'interroge pas tant sur leur nombre, mais sur la raison de leur sous-utilisation. Le Belge ou le Bruxellois qui se rend à Paris n'envisage même pas de se garer sur la voirie et se dirige immédiatement vers un parking, où il est prêt à déboursier un montant faramineux pour son stationnement. Or, il n'est pas prêt à dépenser autant à Bruxelles pour son parking, ni disposé à prendre les transports en commun. Avez-vous fait réaliser une étude qualitative de la sous-utilisation des parkings ?

*Discussion conjointe*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- M. le ministre, dans la vie, on peut voir le verre à moitié vide ou le verre à moitié plein, mais quand le verre n'est rempli qu'à 10%, je ne sais pas très bien si on ne doit voir que les 10% pleins.

Je me souviens du début de la législature et de vos grandes envolées lyriques. Nous savons bien que la Petite ceinture est l'un des grands points noirs de cette Région. Ce que vous nous avez présenté lors de votre exposé est évidemment une amélioration, mais c'est la moindre des choses lorsque l'on voit la situation actuelle !

Je ne vais pas m'attarder sur les aspects cyclistes - qu'Arnaud Pinxteren abordera bien mieux que moi -, mais plutôt sur les questions de partage de l'espace public, de stationnement et de gain d'espace là où la voiture est reine. C'est clairement mieux qu'avant, il n'y a pas photo ! On n'est cependant pas très loin et on ne remarque aucun renversement de conception. J'imagine que vous savez qu'il existe des projets qui soulignent l'importance démesurée de la surface occupée par la Petite ceinture et proposent un remaillage et une

*Ik vind uw plan verre van revolutionair en ik ben het dan ook eens met die onbekende die zich dit weekend in de krant afvroeg waar uw dromen gebleven zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik heb met die persoon een avond doorgebracht, ik weet wat zij bedoelt en welk spelletje zij wil spelen.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Dat doet er niet toe.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Om dromen te doen uitkomen, moet ik in de regering zitten. Anders zult u daar een stokje voor steken.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Dat begrijp ik niet.*

*Ik vind het verontrustend dat u de parking op de middenberm van de Poincarélaan legaal wilt maken. Dat ligt zeer ver af van een herschikking van de openbare ruimte en een andere aanpak voor de Kleine Ring.*

*U laat de kans liggen om naar een nieuwe visie op de stad over te schakelen. In de heraanleg die u voorstelt, komen er niet zoveel meer groen, speeltuinen en ruimte voor de burger. Er komen wel banken en auto's worden geweerd, maar iedereen weet dat het Brussels Gewest meer ontspanningsruimte nodig heeft, vooral voor gezinnen.*

réurbanisation. Dans votre projet, les grandes lignes directrices sont cependant tout simplement gardées.

*(Remarques de M. Smet)*

Pour le moment, mais après on change de gouvernement. Vous y serez peut-être encore, mais peut-être pas. On va vous juger sur ce que vous faites et non pas sur ce que vous ferez peut-être un jour. Je ne vais pas faire les louanges d'un futur gouvernement Smet sur des projets qui n'existent pas. C'est difficile !

J'estime que votre projet n'est pas révolutionnaire et je vais m'attarder sur un point à propos duquel je vous avais déjà interrogé. Je ne suis manifestement pas la seule à lire la presse du week-end et à avoir tiqué. Une personne que je ne connais pas - et qui n'appartient donc pas à la galaxie Ecolo - exprime une opinion et demande: " M. Smet, où sont passés vos rêves?"

**M. Pascal Smet, ministre**.- J'ai passé une soirée avec cette personne. Je sais ce qu'elle pense et je vois le jeu qu'elle essaie de jouer.

**Mme Céline Delforge (Ecolo)**.- Qu'importe.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Pour que les rêves se réalisent, je dois être au gouvernement. Si je n'y suis pas, vous les bloquerez.

**Mme Céline Delforge (Ecolo)**.- Je ne vous suis pas !

Quoi qu'il en soit, nous pouvons tout de même nous inquiéter de la légalisation du parking à ciel ouvert sur la berme centrale du boulevard Poincaré. Nous sommes donc très loin d'une réappropriation de l'espace public et d'un changement de paradigme en ce qui concerne la Petite ceinture.

Par ailleurs, nous passons à côté de l'opportunité de tendre vers une nouvelle philosophie. Quand je vois certains aménagements, notamment place Madou, je n'ai pas l'impression qu'ils font la part belle à des espaces verts, à des aires de jeux et à des espaces que l'on peut occuper. Certes, des bancs sont installés et il n'y a pas de voitures, mais nous savons pertinemment que notre Région

*Uw plannen vormen een goed begin, maar ze gaan niet ver genoeg. De situatie wijzigt voor een reeks actoren, maar u ziet Brussel nog steeds niet als een stad op mensenmaat. De auto blijft overheersen.*

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

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).* - *Het gaat hier over de helft van het traject dat u wilt heraanleggen. Het zou interessant zijn als u ons alle plannen voor de heraanleg zou voorstellen. Uw ideeën zijn interessant en positief, maar we kunnen dit complexe dossier niet los zien van een ruimere aanpak.*

*Uit een studie die u liet uitvoeren, bleek dat Brussel een aantal voor fietsers gevaarlijke verkeersassen telt die moeten worden aangepakt. De Kleine Ring is een van die assen. Met een overzicht van de verplaatsingen die fietsers binnen Brussel maken, toonde u aan dat ze niet noodzakelijk vooraf vastgelegde routes, zoals de gewestelijke fietsroutes (GFR), gebruiken.*

*Fietsers kiezen vooral voor de route die zij de kortste en de veiligste vinden. Dat idee is in dit debat wat verdwenen, aangezien we het vandaag over slechts een klein deel van de stad hebben. Ik denk echter niet dat veel fietsers de voorkeur geven aan de Kleine Ring om zich binnen Brussel te verplaatsen. De kans bestaat dat de inrichting van de weg daar voor iets tussen zit, maar het kan evengoed met het bestaan van aangenamere routes te maken hebben.*

*Uw plannen zijn interessant en ze gaan in de goede richting. Over drie punten moet u echter wat meer duidelijkheid scheppen.*

*Ten eerste is er de luchtvervuiling. Die zal blijven, aangezien het autoverkeer op de Kleine Ring niet zal afnemen. U zorgt voor een alternatieve infrastructuur, die comfortabeler en veiliger is voor fietsers, maar de uitstoot van het autoverkeer blijft even groot.*

*Ten tweede zie ik niet hoe u het probleem wilt*

manque aussi d'espaces de respiration, notamment pour les familles et les enfants.

Si ces initiatives vont dans le bon sens, elles n'illustrent donc pas un changement radical de paradigme. Elles améliorent seulement la situation pour une série d'acteurs. Elles n'incarnent pas la philosophie d'une ville pour les gens, mais celle d'une ville pour les voitures.

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

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).** - Il est question ici de douze kilomètres sur les quatre-vingts que vous avez annoncés. Nous sommes donc loin du compte total. Il serait intéressant de disposer d'une globalisation de l'ensemble des projets. Même si l'intention est intéressante et positive, la complexité de ce dossier réside dans son intégration dans l'ensemble d'un plan plus global.

Au début de cette législature, nous avons pu identifier, grâce à une étude que vous aviez commandée, une série d'axes jugés dangereux par les cyclistes et qui nécessitaient une intervention. La Petite ceinture en faisait partie. J'ai également le souvenir d'un inventaire des habitudes de déplacement des cyclistes et de leurs itinéraires, qui révélait que leurs déplacements étaient très diffus, avec des itinéraires qui n'étaient pas prédéfinis. Ils n'empruntaient pas en priorité les itinéraires cyclables régionaux (ICR), par exemple.

Les cyclistes empruntent des itinéraires qui sont à la fois les plus courts et les plus sécurisés ou sécurisants de leur point de vue. Cette réflexion a quelque peu disparu de ce que vous présentez aujourd'hui, puisque nous nous situons sur un segment assez restreint de la ville. Or, je n'ai pas l'impression que les cyclistes empruntent en priorité la Petite ceinture pour se déplacer dans Bruxelles. Vous allez me répondre que c'est parce qu'elle n'est pas aménagée. C'est possible, mais c'est peut-être aussi parce qu'il existe toute une série d'autres itinéraires plus confortables.

En termes de confort également, j'entends bien les aménagements que vous proposez. Ils sont intéressants et vont dans le bon sens. Je souhaiterais cependant que vous clarifiez votre propos sur trois points.

*aanpakken waar fietsers bij het oversteken van de weg mee kampen. Als zij bij het oversteken worden geconfronteerd met opstoppingen, niet op elkaar afgestelde verkeerslichten en een weginrichting die weggebruikers met elkaar in conflict brengt, zijn ze maar half geholpen. Hoe ziet u de inrichting van de kruispunten op de Kleine Ring?*

*Ten derde bestaat het risico dat voetgangers en fietsers op het stuk tussen Louiza en de Hallepoort met elkaar in conflict komen. Ter hoogte van het Sint-Pietersziekenhuis komen immers zeer veel mensen uit de metro. Een fietspad waarover fietsers zich snel kunnen verplaatsen, kan daar problemen veroorzaken.*

*Ten slotte is het betreuenswaardig dat u de Barthélémylaan niet in uw plan hebt opgenomen, want dat is een groot knelpunt. Enkele jaren geleden werd beslist om het fietspad aan de kant van Molenbeek aan te leggen. De beloofde fietsersbrug is er echter nog steeds niet. Hoe wilt u dat fietspad na de Ninoofsepoort op de Havenlaan laten aansluiten en hoe wilt u de lus sluiten?*

*Alles bij elkaar gaan uw plannen in de goede richting. Dat geeft moed voor de komende drie jaar.*

Premièrement, vous avez évoqué la pollution de l'air. Il faut bien reconnaître que la question ne sera pas vraiment résolue, dès lors que le volume de trafic automobile sur la Petite ceinture ne sera pas réduit. Vous requalifiez certaines voiries, mais les émanations resteront en soi les mêmes. L'intérêt ici est surtout que l'on propose des infrastructures alternatives, plus confortables et sécurisées pour les cyclistes, mais le confort lié à la pollution de l'air n'est pas rencontré.

Deuxièmement, je perçois mal, dans votre présentation, ce qui est l'une des plus grandes difficultés pour les cyclistes, à savoir les croisements. Vous avez des sections rapides, mais je discerne mal la fluidité des croisements. Si, au bout d'un tronçon bien aménagé, les cyclistes sont confrontés à des artères embouteillées, à des feux non synchronisés, à des aménagements qui les exposent à des conflits avec d'autres usagers, singulièrement automobiles, nous ne sommes qu'à la moitié du chemin. Je souhaiterais dès lors plus de précisions sur la situation aux carrefours.

Troisièmement, se pose aussi le risque de conflit entre piétons et cyclistes, notamment sur le tronçon Louise-Porte de Hal. Ce tronçon concentre notamment l'hôpital Saint-Pierre, la clinique de jour, avec énormément de personnes qui sortent du métro à cet endroit. L'aménagement de la piste cyclable en voie rapide pour les cyclistes risque d'engendrer des conflits importants avec les piétons. Je ne vois pas de solution miracle, mais il sera important d'y réfléchir.

Enfin, je regrette que votre plan n'intègre pas le boulevard Barthélémy, à savoir la section du ring de Bruxelles située entre la Porte de Ninove et la Porte de Flandre. Il s'agit de la partie nord du Pentagone qui constitue un réel point noir. Des choix ont été posés voici quelques années et il a été décidé finalement de placer la piste cyclable du côté de Molenbeek. La passerelle n'a toujours pas été installée. Qu'en est-il de la connectivité pour les cyclistes après la Porte de Ninove ? Comment ce circuit sera-t-il connecté jusqu'à l'avenue du Port et comment la boucle sera-t-elle bouclée ?

En conclusion, les initiatives vont dans le bon sens. Le verre se remplit, c'est-à-dire qu'il contient à présent 12cl sur les 80cl escomptés. C'est plutôt encourageant pour les trois années à venir.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- We zijn al langer aan het wachten op die presentatie. Ze was aangekondigd voor net na de paasvakantie, maar door het niet vergaderen op een aantal maandagen en door andere zaken die voorrang hadden, komt ze nu pas aan bod.

Ik ben blij met elk nieuw fietspad en nog blijer als het gaat om een fietspad in twee richtingen. Dat had ik, toen de minister het over de befietsbaarheid van de Kleine Ring had, nooit gedacht. Hiervoor wil ik hem dan ook van harte feliciteren en ik hoop dat er heel wat fietsers gebruik van zullen maken.

Mevrouw de Grootte moet zich niet al te veel zorgen maken over het verdwijnen van enkele parkeerplaatsen. Er blijven er nog voldoende over in de buurt. Net omdat de bovengrondse parkeerplaatsen nog steeds veel te goedkoop uitvallen, blijven de autobestuurders de ondergrondse parkings mijden, waardoor ze nog liever een halfuur bovengronds rondrijden dan rechtstreeks een ondergrondse parking in te rijden. Nu worden de chauffeurs "geholpen" om een keuze te maken en dat is een goede zaak.

Mijn bemerkingen liggen voor een stuk in de lijn van die van de andere commissieleden en van het project KleineRing.be.

Op zich wordt er niet geraakt aan de Kleine Ring als ringweg of aan de modale verhoudingen van de vervoersmiddelen die ervan gebruik maken. Er worden wel wat fietsers toegelaten, maar aan het aantal voertuigen wordt eigenlijk niet geraakt. De doorstroming van het autoverkeer zal zelfs nog vlotter verlopen, wat gevolgen zal hebben waarop het gewest moet voorbereid zijn.

Wie ambiëert te behoren tot de 'cities for people', moet zo ambitieus zijn om vraagtekens te plaatsen bij de functie van een ring - en dus bij die van onze Kleine Ring -. De studie van KleineRing.be is gebaseerd op heel wat gegevens en op uitgebreid

Je m'interroge cependant sur le partage de l'espace public, mais aussi sur le partage de l'espace réservé aux modes actifs. Enfin, j'aimerais recevoir de plus amples explications sur les carrefours et croisements.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Chaque nouvelle piste cyclable me réjouit, a fortiori lorsqu'elle est bidirectionnelle. Je félicite donc le ministre pour son projet sur la Petite ceinture.*

*Mme de Grootte ne doit pas trop s'inquiéter de la disparition de quelques places de parking. Il en reste suffisamment dans le quartier et les nouveaux aménagements "aideront" les conducteurs à privilégier les parkings souterrains.*

*Mes remarques s'inscrivent en partie dans la continuité de celles des autres commissaires et du projet PetiteCeinture.be.*

*Ce dernier ne modifie en rien les parts modales des divers modes de transport. Il aura même pour effet de faciliter la circulation automobile.*

*L'étude PetiteCeinture.be s'appuie sur de nombreuses données et sur une large concertation. La Région doit réfléchir à l'intérêt de maintenir la fonction de périphérique de la Petite ceinture.*

*Le gouvernement doit, au demeurant, oser toucher à la répartition modale du transport.*

*Aujourd'hui, les cyclistes sont guidés vers la Petite ceinture, mais est-ce un bon endroit pour circuler à vélo, alors qu'il existe des voiries parallèles, sûres, confortables et nettement moins polluées ?*

*Je crains que les itinéraires cyclables régionaux (ICR) ne soient considérés comme superflus par certains, une fois que ce projet sera réalisé. Il part du principe que les automobilistes qui passeront au vélo continueront à raisonner comme des automobilistes.*

*À quoi ressembleront les carrefours où cyclistes et automobilistes se croisent ? Les pistes cyclables séparées encouragent la vitesse, tant des cyclistes que des automobilistes, ce qui accroît la*

overleg. Het gewest moet erover nadenken of de Kleine Ring wel nog een ringweg moet blijven. Ik nodig iedereen uit om die studie te lezen.

De regering moet bovendien durven te raken aan de modale verhoudingen. Misschien is het autoverkeer door en dichtbij bepaalde woonwijken helemaal niet nodig en kan er onderzocht worden hoe het verkeer zich op een andere manier door Brussel zou kunnen verplaatsen.

De fietsers worden nu naar de Kleine Ring geleid, maar is dat wel een goede plaats om te fietsen? Door het grote aantal auto's is de luchtverontreiniging er ernstig. De fietsverenigingen vonden de Kleine Ring twintig jaar geleden al ongeschikt en werkten daarom de gewestelijke fietsroutes uit. Bovendien zijn er probleemloos parallelle, veilige en comfortabele wegen te vinden met minder luchtverontreiniging. De aspecten 'veiligheid' en 'comfort' krijgen nu wel een oplossing, maar niet het aspect 'gezondheid'.

Ik vrees dat men wel eens zou kunnen denken dat, zodra dit project gerealiseerd is, de gewestelijke fietsroutes overbodig worden. Er wordt eigenlijk vanuit gegaan dat ook automobilisten die overstappen op de fiets, nog steeds blijven denken en rijden als een automobilist, terwijl er voor fietsers alleszins betere wegen te vinden zijn.

Hoe zullende kruispunten eruit zien waar fietsers en automobilisten met elkaar in contact komen? Het is een goede zaak dat er afgescheiden fietspaden komen en dat de geparkeerde wagens naar de andere kant verhuizen. Dat verhoogt niet alleen de veiligheid, maar ook de snelheid van fietser en automobilist. De gevolgen van confrontaties tussen auto's en fietsers kunnen daardoor wel eens een slechtere afloop kennen dan vandaag.

De reden waarom er in Brussel zo weinig zware en dodelijke fietsongevallen te betreuren vallen, is dat de gemiddelde snelheid zeer laag ligt. Botsingen gebeuren aan een lage snelheid, waardoor er wel blikshade is en er soms gewonden vallen, maar het gaat gelukkig zelden om zware en dodelijke fietsongevallen.

We mogen niet terechtkomen in een situatie waarbij we tevreden zijn over hoe mooi we het hebben gemaakt voor de fietsers, maar we

*dangerosité d'une confrontation entre ces usagers de la route.*

*Le nombre réduit d'accidents graves et mortels impliquant des cyclistes à Bruxelles s'explique par la vitesse moyenne modérée à laquelle les collisions se produisent.*

*Il ne faudrait pas que les aménagements dont nous sommes tellement satisfaits entraînent une multiplication des accidents graves impliquant des cyclistes.*

*Anvers enregistre un pourcentage plus élevé d'accidents graves et mortels parce que les deux flux de circulation y sont, la plupart du temps, séparés. Cela multiplie le risque d'accident aux points de convergence. Comment allez-vous sécuriser les traversées cyclistes, par exemple aux carrefours avec l'avenue Fonsny ou la rue de la Loi ?*

*Des traversées supplémentaires ou réservées aux cyclistes seront-elles aménagées ?*

*Sur le tronçon entre Botanique et Rogier, il serait préférable d'autoriser les cyclistes à emprunter la bande bus, étant donné qu'ils circulent généralement dans le sens de la descente et à grande vitesse à cet endroit, plutôt que de créer un cheminement commun aux piétons et cyclistes.*

*Vous avez exposé la situation à la tour Madou. Qu'en est-il de l'autre côté du carrefour, où le personnel de l'ambassade serait autorisé à garer sa voiture ? J'espère que vous avez trouvé un bon arrangement avec la zone de police Polbru ou qu'un système de reconnaissance des plaques d'immatriculation sera mis en place, pour que seules les personnes ayant accès aux parkings puissent circuler à cet endroit.*

*Vous vous êtes peu exprimé sur la berme centrale de la Petite ceinture entre le boulevard Lemonnier et la porte de Ninove. De nombreuses places de stationnement supplémentaires y ont pourtant été aménagées, qui compensent en partie les 600 suppressions de places.*

*(Remarques de M. Smet)*

*Le stationnement n'était pas autorisé à cet endroit, mais les places étaient utilisées parce que la police*



tegelijkertijd meer dodelijke en zware fietsongevallen moeten betreuren.

Laat ons lessen trekken uit de Antwerpse situatie. Daar kent men procentueel meer zware en dodelijke fietsongevallen. Dat komt enkel omdat er daar meer plaatsen zijn waar de twee verkeersstromen uit elkaar worden gehouden. Op plaatsen waar fietsers en automobilisten dan moeten samenkomen, doen er zich geregeld ongelukken voor. Hoe gaat Brussel dat regelen? De minister toonde wel wat mooie foto's, maar geen enkele met een kruispunt.

Hoe zult u bijvoorbeeld het kruispunt met de Fonsnylaan aanpakken? De situatie is er wat beter dan vroeger, maar het kruispunt met de Kleine Ring blijft een van de gevaarlijkste oversteekplaatsen voor fietsers. Ondanks het recent aanbrengen van een paar fietslijnen blijft de situatie er zeer gevaarlijk. Welke maatregelen zult u nemen om onder meer op die plaats het fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken?

De fietsers kunnen dan wel de beide kanten gebruiken, maar op een bepaald moment moeten ze ook oversteken. Hoe gaat dat georganiseerd worden? Komen er extra oversteekplaatsen of komen er zelfs specifieke fietsoversteekplaatsen? Met de huidige oversteekplaatsen gaat het trouwens vaak erg traag: met de fiets oversteken moet vaak in twee of drie keer gebeuren. De Wetstraat is daarvan een voorbeeld. Hoe gaat dat georganiseerd worden, als we willen dat fietsers sneller vooruitgaan?

U wilt het fiets- en voetgangersverkeer op de Kleine Ring, in het stuk tussen Kruidtuin en Rogier, gezamenlijk aan een kant laten verlopen. Daarover heb ik mijn twijfels. Op die plaats zijn er immers meer voetgangers dan men denkt. Dat weet ik uit persoonlijke ervaring.

Wie als voetganger uit de richting Rogier komt en omhoog wil, zal niet eerst de Kleine Ring oversteken, dan omhoog stappen om dan nog de Pachecolaan over te moeten steken. Daarna komt nog de gevaarlijke oversteekplaats aan de Koningsstraat. In de praktijk verloopt het niet zo: voetgangers blijven aan dezelfde kant, omdat die minder problemen geeft.

De fietsers daarentegen rijden daar haast

*ne faisait pas son travail. Il ne peut être question de suppression de places quand il s'agit de stationnement en infraction.*

*Accédez-vous à la demande des riverains de réaménager cet endroit ? Quand ces travaux auront-ils lieu et quel en sera le résultat ? Disposez-vous de plus amples informations sur le concours d'architecture, que vous planifiez qu'après 2020 ?*

*Deux pistes cyclables bidirectionnelles seront aménagées sur quasi toute la longueur de la Petite ceinture, de la place Saintelette jusqu'à la porte de Ninove. À partir de là, les cyclistes doivent à nouveau se risquer dans la circulation automobile. Quelle solution envisagez-vous à ce problème ?*

uitsluitend naar beneden. Er zijn er slecht weinig die omhoog rijden, omdat ze de rijrichting van de auto's verkiezen. Bij het naar beneden rijden ontwikkelen ze veelal een hoge snelheid, zodat een vermenging met de voetgangers daar geen goed idee is. Het valt daarom te verkiezen om daar de busstrook ook door fietsers te laten gebruiken. Ze komen er niet in conflict met de bus, omdat hun snelheid hoog genoeg is en ze pas helemaal op het einde van hun traject een andere weg moeten kruisen.

U hebt de situatie aan de Madoutoren getoond. Hoe is de situatie aan de overzijde van het kruispunt? U sprak in dat kader ook over de fietsstraat. Het ambassadepersoneel zou toelating hebben om daar te parkeren. Ik hoop dat u een heel goede afspraak met de politie van de stad Brussel hebt of dat er systemen met nummerplaatherkenning komen, zodat alleen mensen die toegang tot de parkings hebben, daar kunnen rijden. Het zijn brede fietspaden en ik zou niet graag zien dat er een sluipteg ontstaat.

Over de middenberm van de Kleine Ring tussen Lemonnier en de Ninoofsepoort heb ik weinig gehoord. Daar zijn heel wat parkeerplaatsen bijgekomen. Dat compenseert voor een deel de zeshonderd verdwenen plaatsen.

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

Die parkeerplaatsen mochten er niet zijn. Ze werden gebruikt, maar ze waren niet vergund. Mensen bleven daar parkeren omdat de politie haar werk niet deed. Het is niet omdat je parkeert op een plaats waar dat niet mag, dat die plek in een parking verandert.

Wij vernemen nu, onder meer via mevrouw Lemesre, dat er op die plaatsen parkeermeters worden geplaatst en dat ze gelegaliseerd worden. Volgens mij bestonden die plaatsen vroeger niet. Als mensen op een bepaalde plek geregeld fout parkeren en op een gegeven moment wordt dat onmogelijk gemaakt, dan kun je niet beweren dat er een parkeerplaats verdwijnt. Ik krijg daarover graag wat meer informatie.

De buurtbewoners aan beide zijden van de straat vragen om iets constructiefs te doen met deze mooie plek met zijn immens hoge bomen. Is het niet mogelijk om er een waardevoller project voor

uit te tekenen dan de huidige openluchtparking? Zult u die plaats herinrichten? Wanneer zal dat gebeuren en hoe zal het resultaat eruit zien? Kunt u meer informatie geven over de architectuurwedstrijd, die volgens uw tijdschema overigens pas na 2020 gepland is?

Er komen tweerichtingsfietspaden over nagenoeg de hele lengte van de Kleine Ring, van aan het Saincteletteplein tot aan de Ninoofsepoort. Maar daar stoppen alle voorzieningen en moeten de fietsers zich weer tussen het autoverkeer wagen. Welke oplossing ziet u hiervoor?

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U hebt een ambitieus project voorgesteld.

Ik noteer dat behalve de faciliteiten voor voetgangers en fietsers op de Kleine Ring ook de doorstroming van het verkeer de nodige aandacht krijgt. Sommigen vrezen dat precies de doorstroming door het grote aantal fietsers in het gedrang komt. Toch zou het ene het andere niet hoeven uit te sluiten. Zeker gelet op de invoering van de lage-emissiezone betwijfel ik of u wel dezelfde doelstellingen kunt verwezenlijken indien er geen fietspaden op de Kleine Ring komen.

Kunt u het concept van fietsstraten nader toelichten?

Volgens mij is hier geen sprake van een ad-hocproject. De fietssnelwegen en de fietsdoorsteken langs het kanaal zijn het bewijs van de levende dynamiek om van Brussel een fietsstad te maken.

De foto's van de huidige situatie laten zien dat de fiets- en voetpaden door verkeers- en reclameborden, vuilnisbakken, paaltjes en bloembakken, verplaatsbare reclameborden van horecazaken en terrassen erg rommelig zijn. Op de foto na de werken is niet alleen het aantal auto's beperkt, maar is ook alle rommel verdwenen. Hoe zult u voorkomen dat de nieuw aangelegde fietspaden niet binnen de kortste keren weer bezaaid zullen zijn met elementen die er niet thuishoren? Hoe zult u de mooie vrije doorgangen van op de slides vrijhouden?

Natuurlijk heb ik er begrip voor dat u niet alles

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Votre projet de réaménagement de la Petite ceinture est ambitieux. Il consacre une large place aux piétons et aux cyclistes tout en préservant la fluidité de la circulation automobile. Certains redoutent néanmoins que celle-ci ne pâtisse de la présence massive de cyclistes. L'un n'exclut cependant pas l'autre.*

*Pourriez-vous nous expliquer votre concept de "rues vélos" ?*

*Selon moi, il ne s'agit pas d'un projet ad hoc. Les autoroutes cyclables et les traversées pour vélos le long du canal témoignent de la volonté de faire de Bruxelles une ville cyclable.*

*Les photos de la situation actuelle montrent que l'aménagement des pistes cyclables et des trottoirs est très chaotique. Après les travaux, la circulation automobile devrait être moins dense et tous les éléments perturbant le passage des piétons et des cyclistes devaient avoir disparu. Comment allez-vous garantir que les nouvelles pistes cyclables resteront dégagées ?*

*Je comprends bien que vous ne pouvez réaliser tout en même temps, mais qu'avez-vous prévu pour que les cyclistes quittant la Petite ceinture n'arrivent dans le désert ?*

*Il est important que les pistes cyclables soient interconnectées. Il faut éviter que les cyclistes ne soient découragés par les dangers, la saleté ou le temps perdu sur leur trajet. Comment allez-vous gérer ces points noirs ?*

tegelijk kunt realiseren, maar hebt u minstens plannen, opdat fietsers die de Kleine Ring verlaten, niet in een woestenij terechtkomen?

Voor de fietsers in Brussel zijn aaneengesloten fietspaden belangrijk. Dat is moeilijk te realiseren, maar we moeten ambitieus zijn.

Als delen van een traject gevaarlijk, tijdrovend of vuil zijn zorgt dat ervoor dat men de fiets gemakkelijk links laat liggen. De dwarsassen zijn het grote probleem. Hoe pakt u die zwarte punten aan, opdat de fietsers niet worden afgeschrikt?

Voorts ga ik ervan uit dat u ook in fietsstallingen zult voorzien. Waar komen die langsheen het fietspad op de Kleine Ring?

Er zullen parkeerplaatsen sneuvelen. Daarom is het nodig om het autoverkeer nog meer te sturen. Dat kan op verschillende manieren. Zo kan het prijsbeleid worden aangepast, zodat autobestuurders gemakkelijker de weg vinden naar de ondergrondse parkings, maar ook dynamische verkeersborden en smartphoneapplicaties kunnen daarbij helpen. Misschien hebt u nog andere plannen. Hoe zult u de auto's vlotter naar de parkeerplaatsen leiden? Het blijft natuurlijk de bedoeling om het aantal auto's te verminderen, maar ik beseft dat daarvoor niet alleen de Brusselse regering verantwoordelijk is. Er berust ook een grote verantwoordelijkheid bij de federale en de andere regeringen, onder andere wat de transitparkings en de salariswagens betreft.

Uit een studie van de Columbia-universiteit in New York blijkt dat na de aanleg van nieuwe fietspaden opmerkelijk veel buspassagiers op de fiets overstapten. Dat is fijn, maar het zou nog fijner zijn als meer personen de wagen lieten staan voor de fiets. Ik begrijp dat u op vijf jaar niet alles kunt realiseren en dat het gaat om een langetermijnproject, dat wij zeker steunen. Wordt er gemeten welke Brusselaars vandaag de fiets nemen en dat vroeger niet deden? Zijn dat automobilisten, voetgangers of openbaarvervoergebruikers? Ik weet dat die vraag buiten dit kader valt, maar ik vind dat interessant om te weten.

Het is een ambitieus project en ik wens u veel succes met de uitvoering ervan.

*Je suppose que des parkings pour vélos seront aménagés sur la Petite ceinture. Où le seront-ils ?*

*Avec la suppression de places de stationnement, il faudra canaliser davantage le flux des voitures et amener les conducteurs vers les parkings souterrains. Par quel moyen comptez-vous inciter les conducteurs à les utiliser ? Le but reste de réduire le nombre de voitures, mais votre gouvernement n'est pas le seul concerné. Le gouvernement fédéral et les autres gouvernements le sont aussi, notamment pour ce qui concerne les parkings de transit et les voitures de société.*

*Selon une étude universitaire new-yorkaise, la création de pistes cyclables renforcerait l'usage du vélo auprès des usagers des transports publics, alors que ce sont plutôt les automobilistes qu'il faudrait convaincre.*

*Combien de nouveaux cyclistes y a-t-il à Bruxelles ? Quel était leur mode de transport avant de passer au vélo ?*

*Nous vous souhaitons beaucoup de succès dans la mise en œuvre de votre ambitieux projet.*

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

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Het zal u niet verwonderen dat ook wij, net zoals collega d'Ursel, bezorgd zijn over de verdwijning van zeshonderd bovengrondse parkeerplaatsen. Mobiliteit is niet louter een kwestie van optellen en aftrekken. Ik veronderstel dat de ondergrondse parkings zich in de buurt van de parkeerplaatsen die verdwijnen, bevinden?

Wat zegt de studie over het profiel van de gebruikers? Zijn het buurtbewoners, bezoekers, toevallige passanten?

Collega De Lille vindt het een goede zaak om mensen te helpen bij hun keuze en ze op de ondergrondse parkings te wijzen. We mogen er echter niet zomaar van uitgaan dat ze de weg zullen vinden. De signalisatie naar de parkeerplaatsen laat vaak te wensen over. Het is nodig hier blijvend aandacht aan te besteden. Hoe pakt u de communicatie hierover aan, zowel tijdens als na de heraanleg?

Ik heb heel weinig los- en laadzones gezien, maar neem aan dat daar rekening mee werd gehouden.

Op de slides wordt een duidelijke rode kleur gebruikt voor oversteken. Dezelfde kleur wordt reeds gebruikt voor fietsstraten. Op de slide van de weg tussen Kunst-Wet en Troonplein zag ik die niet. Motorvoertuigen moeten daar tegen een maximumsnelheid van dertig kilometer per uur rijden en mogen de fietsers niet inhalen. De kleur ontbrak, maar misschien is dat een vergetelheid?

Wat met fietsenstallingen? Daar is een stevige inhaalbeweging nodig. Ook die vereisen een aanpassing van de openbare ruimte.

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Minister-president Vervoort heeft me vorige week in de commissie verzekerd dat het de ministers niet verboden is om de regeringsbeslissingen aan de parlementsleden bezorgen. Kunt u mij dan een kopie geven van het Fietspadenplan, dat de ministerraad heeft goedgekeurd? Was het

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

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).*- *La disparition de 600 places de stationnement en surface nous inquiète également. Les parkings souterrains seront-ils proches des emplacements supprimés ?*

*Que dit l'étude sur le profil des utilisateurs ? S'agit-il de riverains, de visiteurs, de passants ?*

*De quelle manière veillerez-vous à assurer une signalisation efficace vers les parkings souterrains disponibles, aussi bien durant qu'après le réaménagement ?*

*Les zones de chargement et de déchargement, bien que peu nombreuses, ont-elles été prises en considération ?*

*Pourquoi la couleur rouge indiquant les traversées et les rues cyclables sur votre présentation est-elle manquante sur l'image qui illustre le trajet entre Arts-Loi et la place du Trône ?*

*Qu'en est-il par ailleurs des parkings pour vélos ?*

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Le ministre-président m'a assuré la semaine dernière en commission qu'il n'était pas interdit aux ministres de transmettre au parlement les décisions du gouvernement. Pouvez-vous dès lors me fournir une copie de votre plan pour les pistes cyclables adopté par le conseil des*

voorgestelde project daarin opgenomen? Ik vermoed van wel. Het zou mooi zijn, mochten we dat aansluitend krijgen. Soms valt het moeilijk te volgen wat u precies van plan bent.

Ik veronderstel dat het project van de fietslus op de Kleine Ring is geïntegreerd in een route. Bestaat er een plattegrond van de trajecten voor de 80 kilometer gewestelijke fietspaden en de vertakkingen ervan tegen 2020?

Het Rogierplein is er niet in opgenomen. Komt er ook een fietspad? Hoe wordt het gerealiseerd om de lus rond te maken?

Kunt u een plattegrond geven waarop staat aangeduid wat verdwijnt voor de automobilisten? Ik heb bijvoorbeeld de indruk dat er een rijstrook minder is op het Rogierplein.

Verdwijnen er ook zijwegen? Het zou goed zijn om hiervan een overzicht te krijgen.

Als een Musti (simulatiemodel voor verkeersmetingen) of mesostudie de gevolgen van de wijzigingen voor het verkeer op de Kleine Ring heeft gemeten, dan zou ik daar graag een kopie van krijgen, zodat we de verkeersimpact van het project kunnen evalueren.

U zei dat er werk wordt gemaakt van de doorstroming. Ik herinner me dat we reeds lange tijd vragen hoe het zit met de aansluiting van de verkeerslichten op de verkeerscomputer. Soms kan je om 23.00 uur nog in de file staan, omdat de verkeerslichten op de Kleine Ring foutief zijn afgesteld, wat vrij absurd is. Is de aansluiting al gebeurd? Als dit nog niet gebeurd is, wanneer zal het dan wel gebeuren?

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

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Het fietsbeleid ligt me na aan het hart. Ik feliciteer u met het plan en wens u veel moed toe bij de realisatie ervan, want tussen plannen maken en ze verwezenlijken zijn er dikwijls grote hindernissen.

Het is niet eenvoudig om u vanuit de oppositie te steunen, maar we zullen dat in dit geval zeker doen, ook al hebben we nog veel vragen. We zullen u in ieder geval afrekenen op het resultaat:

*ministres ? Inclut-il le projet qui vient de nous être présenté ?*

*Je suppose que le projet de boucle cyclable sur la Petite ceinture s'intègre dans une route. Existe-t-il une carte des itinéraires des 80 kilomètres de pistes cyclables régionales et de leurs connexions d'ici 2020 ?*

*Y aura-t-il également une piste cyclable place Rogier ? Comment s'intégrera-t-elle dans la boucle cyclable ?*

*Pouvez-vous nous fournir un plan indiquant ce qui disparaîtra pour les automobilistes ? J'ai l'impression qu'il y aura une bande de circulation en moins sur la place Rogier.*

*Certaines voies latérales seront-elles également supprimées ?*

*Existe-il une étude concernant l'impact du projet sur la circulation au niveau de la Petite ceinture ?*

*Il arrive que des embouteillages se produisent encore à 23 heures en raison d'une mauvaise synchronisation des feux sur la Petite ceinture. Quand la problématique de la fluidité du trafic sera-t-elle abordée ?*

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

**Mme Annemie Maes (Groen)** *(en néerlandais).*- *La politique cyclable me tient à cœur. Je vous félicite pour votre plan et vous souhaite beaucoup de courage pour le réaliser. Bien que nous siégions dans l'opposition, nous ne manquerons pas de le soutenir, même s'il aura fallu trois ans pour le voir émerger.*

*L'important carrefour de Saintelette n'est pas repris dans le projet. Les propositions que j'avais*

ofwel krijgt u van ons bloemen ofwel de bloempot. Het is wel jammer dat het drie jaar heeft geduurd, voordat het plan er gekomen is.

Saintelette is een belangrijk kruispunt, dat niet ter sprake is gekomen. Ik heb vroeger enkele voorstellen gedaan om het fietsvriendelijk te maken. Die werden toen positief onthaald bij Brussel Mobiliteit, de fietscel en andere actoren. Kunt u bevestigen dat u daar rekening mee zult houden bij de uitwerking van de eerste zone?

Fietsers spreken mij erover aan dat ze bij het naderen van een kruispunt eerst met het autoverkeer naar links worden geleid om het kruispunt over te steken, waarna ze weer naar de rechterkant moeten. In de praktijk wordt dat op sommige plaatsen genegeerd, omdat die zwenkingen als onveilig worden ervaren. Ik zou u willen vragen om veel aandacht te besteden aan de kruispunten en daar te proberen een rechte lijn aan te houden. Er zijn massa's goede voorbeelden met onder meer fietslichten in Nederland, Duitsland en Denemarken.

Ik ben enigszins ongerust over de dwarsverbindingen, waarmee u de automobilist toegang wilt verlenen tot garagepoorten en zijstraten. Brusselaars en zij niet alleen hebben de verschrikkelijke gewoonte om daar te stationeren en zo het verkeer te blokkeren.

Zal er bij de plaatsing van de paaltjes voldoende ruimte worden gelaten voor bakfietsen?

Is het niet mogelijk om met natuurlijke materialen te werken? In sommige steden worden kleine hagen geplant om bepaalde delen af te bakenen.

Conflicten tussen voetgangers en fietsers verdienen zeker onze aandacht. Ze worden acuter sinds het aantal elektrische fietsen, die sneller rijden dan een gewone fiets, alsmat toeneemt. U mag niet de fout herhalen die werd gemaakt in de Wetstraat, waar de fietspaden te smal zijn. Met het oog op de leesbaarheid voor voetgangers en fietsers moeten er duidelijke kleuren en symbolen worden gebruikt. Er zijn ook maatregelen voor bakfietsen nodig, zodat voetgangers zich veilig voelen. U moet voorkomen dat conflicten tussen auto's en fietsers conflicten tussen fietsers en voetgangers worden.

*émises jadis pour le rendre accessible aux vélos avaient été bien accueillies par Bruxelles Mobilité, la cellule vélo et d'autres acteurs. Seront-elles prises en considération dans l'élaboration de la première zone ?*

*Pourriez-vous également prévoir aux carrefours des aménagements en ligne droite pour les cyclistes, éventuellement avec un feu de signalisation, comme c'est le cas dans certains pays ?*

*Les croisements que pourront emprunter les automobilistes pour accéder à un garage ou aux rues latérales m'inquiètent, car les Bruxellois ont la fâcheuse habitude de s'y garer et d'entraver ainsi la circulation.*

*Il faudrait aussi prévoir suffisamment d'espace entre les poteaux pour le passage d'un vélo cargo, en privilégiant le recours à des matériaux naturels, comme de petites haies.*

*Les conflits entre piétons et cyclistes méritent toute notre attention. Ils s'intensifient avec l'usage croissant des vélos électriques, plus rapides que les vélos ordinaires. Évitions de reproduire les erreurs commises lors du réaménagement de la rue de la Loi, où les pistes cyclables sont trop étroites, en recourant par exemple à des couleurs et à des symboles clairs pour distinguer les voies réservées aux piétons et aux cyclistes. Évitions que les conflits entre automobilistes et cyclistes ne cèdent la place à des conflits entre piétons et cyclistes.*

*Les experts vous diront que les grands arbres coûteux que vous comptez planter sur la place de l'Yser vont dépérir en cinq ou dix ans. Ne serait-il pas préférable de mieux prendre soin des arbres existants, qui se sont adaptés à l'environnement urbain ? D'expérience, je sais qu'il est préférable de ne pas se focaliser sur la plantation de nouveaux arbres lors d'un réaménagement.*

*Enfin, je constate qu'aucun membre du PS n'a pris la parole. Cela ne m'étonne pas, puisque depuis des années, ce parti se désintéresse du sujet. Bon nombre des bourgmestres PS doivent cependant délivrer des permis. Si trois permis ont déjà été délivrés, je me demande comment se passera la collaboration avec les communes qui ne sont pas favorables à votre plan.*

Wat de bomen betreft heb ik de volgende opmerking.

Ik begrijp dat u op sommige plaatsen bomen omhakt, maar op het IJzerplein wilt u grote bomen laten aanplanten, middenin het autoverkeer. Een expert in boomaanplantingen in een stedelijke context kan u zeggen dat het merendeel van die bomen, die bovendien door hun grootte enorm veel geld kosten, over vijf tot tien jaar ziek zal zijn en dat het soms beter is de bomen die er al staan, beter te verzorgen, omdat die zich langzaam hebben aangepast aan de stedelijke betonomgeving.

Uit ervaring weet ik dat het bij de heraanleg zeker een aandachtspunt moet zijn om niet te snel bomen aan te planten.

Tot slot stel ik vast dat niemand van de PS het woord heeft genomen. Dat verbaast me niet, want de desinteresse van die partij voor dit onderwerp is al jaren bekend. De PS heeft echter ook veel burgemeesters die op dat traject de vergunningen moeten uitreiken. U zei dat er drie vergunningen geregeld zijn. Ik ben benieuwd naar het vervolg en vraag me af hoe u zult samenwerken met de gemeenten die uw plan eigenlijk helemaal niet zien zitten.

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *We kunnen nu geen project voor een volledige heraanleg van de Kleine Ring voorstellen. Die zou tot heel wat complicaties leiden, onder meer voor het binnen- en buitenrijden van Brussel. Ik ben ervan overtuigd dat die heraanleg er ooit komt, maar daar zal toch minimaal drie jaar studie en een politieke consensus moeten aan voorafgaan. Als we nu voor een heraanleg hadden gekozen, dan zouden er op het einde van de regeerperiode ook geen fietspaden zijn.*

*Wij hebben ervoor gekozen om een zeer belangrijk project uit te voeren op het vlak van openbare ruimte, waar de fietsersverenigingen zeer tevreden mee zijn. Iedereen is het er ondertussen over eens dat er fietspaden moeten komen. Wij hebben ervoor gekozen om in te grijpen en de aanblik van de Kleine Ring te wijzigen. Het geheel is daarmee nog niet perfect en ik ben het met u eens dat we op een dag de functie van de Kleine Ring moeten herbekijken. Daar is echter veel tijd voor nodig.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il s'agit d'un projet très important.

On peut évidemment dire, comme Mme Delforge, qu'il faut refaire la Petite ceinture. J'en suis également convaincu, mais c'est une question de temps.

On ne peut pas proposer aujourd'hui un projet de révision complète de la Petite ceinture entraînant de nombreuses complications, notamment en termes d'entrée et de sortie de Bruxelles, et de questions quant à la gestion des tunnels et à la réorganisation de la Petite ceinture. Je suis aussi convaincu qu'un jour, la Petite ceinture sera complètement réaménagée, mais pour y parvenir, il faudra au minimum trois à quatre ans d'études et un consensus politique. En outre, si nous nous étions engagés dans une révision de la Petite ceinture, nous n'aurions pas de pistes cyclables au terme de la législation.



*Wij zullen in de Louizalaan een eerste test uitvoeren.*

*Als ik op de reacties afga, denk ik echt dat veel mensen de impact van dit project op de openbare ruimte begrepen hebben. Het project is ook symbolisch belangrijk.*

*Bij elke vergunningsaanvraag die wij indienen voegen wij een effectenrapport. Die kunt u raadplegen.*

*Voor de volledige Kleine Ring hebben wij geen effectenrapport, omdat het gewoonweg onmogelijk is om de globale impact van het project te berekenen. Wat de voetgangerszone betreft, merken wij dat de buurtbewoners een betere levenskwaliteit hebben nu er geen doorgaand verkeer meer is.*

*Wij raken niet aan de functie van de Kleine Ring en pakken de evenwijdige wegen aan. Op een dag zal dat misschien wel gebeuren, maar dan zal het niet gaan om een project van 25 miljoen euro maar van honderden miljoenen euro.*

*Er zullen 143 bomen worden geveld, maar er worden er ook 272 geplant. Er is dus geen reden om bezorgd te zijn. Op het gedeelte van de Kleine Ring tussen de Poincarélaan en de Zuidlaan zullen er bijvoorbeeld 3 bomen geveld en 31 aangeplant worden. Tussen de Nieuwlandstraat en de Louiza-poort worden er 29 bomen geveld en 55 geplant. Tussen de Naamsepoort en het Madouplein worden er 15 bomen geveld en 53 geplant. Tussen het Madouplein en het Queteletplein worden er 6 bomen geveld en 46 geplant. Tussen het Queteletplein en de Ginestraat worden er 6 bomen geveld en 27 geplant. Op de Koning Albert II-laan worden er 84 bomen in bakken weggenomen en 65 geplant. Dat gedeelte zal met andere woorden veel groener worden dan het vandaag is.*

*(verder in het Nederlands)*

*Ik heb me misschien verkeerd uitgedrukt. Het gaat niet om hoge bomen die we aankopen, maar om de bomen die nu in de plantenbakken aan de straatkant staan. Die bakken zullen worden verbreed, zodat de bomen hoger kunnen groeien.*

*(Opmerkingen van mevrouw Maes)*

Nous avons choisi de réaliser un projet très important en termes d'espace public, reconnu par de nombreux habitants de cette ville, dont les cyclistes. Les mouvements cyclistes sont en effet très satisfaits. Il y a vingt ans, le mouvement cycliste était opposé aux pistes cyclables, mais les temps ont changé et maintenant, tout le monde est convaincu qu'il faut des pistes cyclables.

Nous avons voulu cette ingérence dans l'espace public, qui va profondément changer l'aspect de la Petite ceinture. C'est important, mais ce n'est évidemment pas parfait. Comme vous, j'estime qu'il faudra un jour reconsidérer la manière dont on regarde la Petite ceinture et sa fonction de ring. Mais cela se prépare et cela prend beaucoup de temps. Nous allons réaliser un premier test avenue Louise, où nous devons également mener une réflexion urbanistique en termes de réaménagement et de mobilité.

Au vu des réactions, notamment dans les journaux, je crois honnêtement que beaucoup de gens ont compris l'impact de ce projet sur l'espace public. C'est aussi un projet symboliquement important.

J'aimerais ajouter que nous joignons un rapport d'incidences à chaque permis que nous introduisons. Vous pouvez d'ailleurs consulter tous ces rapports d'incidences.

Nous n'avons pas réalisé d'étude d'incidences pour l'ensemble de la Petite ceinture, pour la bonne et simple raison qu'il est très difficile, voire impossible, de calculer l'impact global du projet. Au niveau du piétonnier, nous voyons cependant que depuis que le transit dans le centre-ville a été interdit, les habitants du Pentagone ont une bien meilleure qualité de vie. Je concède que tout n'est pas encore réglé dans le quartier, mais il n'empêche que ces aménagements ont permis de réduire drastiquement la présence des voitures.

Nous travaillons donc surtout sur les voiries latérales. En d'autres termes, nous ne touchons pas à la fonction de ring. Dans l'avenir, il sera sans doute nécessaire d'y réfléchir, mais dans ce cas, il ne s'agira pas d'un projet d'un montant de 25 millions d'euros, mais de centaines de millions d'euros.

En ce qui concerne les arbres, il est vrai que 143 arbres seront abattus au total, mais 272 seront

De bomen zullen niet heel klein zijn, maar ook niet even hoog worden als de exemplaren die op de Leien in Antwerpen staan.

*(verder in het Frans)*

*Ik zal het agentschap vragen welke informatie al kan worden gecommuniceerd. De tellingen zijn daar in elk geval bij. U zult kunnen nagaan wie welke weg gebruikt en waarom.*

*Het statuut van fietsstraat wordt duidelijk geregeld door het verkeersreglement: fietsers hebben er voorrang, auto's mogen hen niet inhalen en moeten een snelheidsbeperking van 30 km/h respecteren.*

*(Opmerkingen)*

*Op sommige wegen konden wij niet anders dan auto's toelaten, maar we hebben dat tot het strikte minimum beperkt. Misbruik is natuurlijk mogelijk, maar ik ben ervan overtuigd dat de automobilisten de regels zullen respecteren. Niet alle straten blijven toegankelijk. In het gedeelte tussen de Hoogstraat en het Grondwetplein, bijvoorbeeld, zal er minstens een straat niet meer kunnen worden gebruikt.*

plantés, soit un gain de 130 arbres. Les inquiétudes peuvent donc être apaisées à cet égard.

Par exemple, sur le tronçon de la Petite ceinture compris entre le boulevard Poincaré et le boulevard du Midi, 3 arbres seront abattus et 31 arbres plantés. Entre la rue Terre-Neuve et la porte Louise, 29 arbres seront abattus et 55 plantés. Entre la porte de Namur et la place Madou, 15 arbres seront abattus et 53 plantés. Entre la place Madou et la place Quetelet, 6 arbres seront abattus et 46 plantés. Entre la place Quételet et la rue Gineste, 6 arbres seront abattus et 27 plantés. Sur le boulevard du Roi Albert II, 84 arbres placés dans des bacs seront enlevés et 65 seront plantés. Au total, ce tronçon sera donc bien plus arboré qu'aujourd'hui.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous n'allons pas acheter de grands arbres. Il s'agit des spécimens qui sont aujourd'hui plantés dans les bacs côté rue. Ces bacs seront élargis afin de favoriser la croissance de ces arbres.*

*(Remarques de Mme Maes)*

*(poursuivant en français)*

De nombreuses questions ont été posées concernant les études. Je vais m'enquérir auprès de l'agence des informations qui peuvent déjà être transmises. Quoi qu'il en soit, les comptages peuvent l'être. Vous pourrez ainsi voir qui utilise quel tronçon et pourquoi.

Le statut de rue cyclable est clairement régi par le Code de la route : les cyclistes y ont priorité, les voitures ne peuvent pas les dépasser et doivent respecter une limitation de vitesse de 30km/h.

*(Remarques)*

Pour certains tronçons, que nous avons cherché à réduire au strict nécessaire, nous n'avons pas d'autre choix que de laisser passer les voitures. Certes, les abus sont possibles - il est assez facile de couper en empruntant certains tronçons mais je suis convaincu que les automobilistes joueront le jeu. De plus, on ne maintient pas l'accès à toutes les voiries. Par exemple, sur le tronçon situé entre la rue Haute et la place de la Constitution, au moins une rue ne pourra plus être traversée.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Moeten die fietspaden dan niet rood zijn volgens de wetgeving?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Neen. Ze worden aangeduid met een bord. We hebben er tijdens de vorige regeerperiode al bewust voor gekozen om fietspaden niet meer rood te schilderen, want die kleur wordt met gevaar geassocieerd. Ze worden voortaan okerkleurig.

*(Opmerkingen van mevrouw Dejonghe)*

*Ik heb overlegd met de drie betrokken gemeenten, namelijk Brussel-Stad, Sint-Gillis en Sint-Joosten-Node. Het deel op het grondgebied van Elsene laat ik buiten beschouwing, omdat het onder de architectuurwedstrijd valt. Het gemeentebestuur van Sint-Gillis staat achter de plannen. Er loopt een openbaar onderzoek. Komen er opmerkingen, dan ben ik bereid het plan waar mogelijk te verbeteren. Heel wat Brusselaars zijn te vinden voor dit plan, ook mensen waarvan ik het niet verwachtte.*

*Mevrouw d'Ursel, u kunt mij niet verwijten dat ik niet voor alternatieven zorg. De Kleine Ring is niet alleen belangrijk voor autobestuurders, maar ook voor fietsers. Soms is een alternatieve route mogelijk, maar als we ons mobiliteitsbeleid willen omgooien, moeten we durven parkeerplaatsen af te schaffen. Dat gebeurt soms ook om een trambedding aan te leggen.*

*Schaffen we geen parkeerplaatsen af, dan is in Brussel niets nog mogelijk en dan wordt het hier helemaal de hel. Vroeger zeiden stedenbouwkundigen dat Brussel de heraanleg van autowegen verwaarloosde. Nu zien ze dat anders.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *U mag gerust parkeerplaatsen afschaffen, maar u moet die compenseren.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *In het regeerakkoord staat duidelijk dat dat niet*

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).*- *Ces pistes cyclables ne doivent-elles pas être rouges, selon la législation ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Non. Elles sont indiquées par un panneau. Sous la précédente législature, nous avons délibérément choisi de ne plus peindre les pistes cyclables en rouge, couleur associée au danger. Elles sont désormais de couleur ocre.*

*(Remarques de Mme Dejonghe)*

Nous avons parlé avec les communes. Trois communes sont concernées : la Ville de Bruxelles, Saint-Gilles et Saint-Josse. Le tronçon d'Ixelles, à la Toison d'or, n'est pas concerné parce qu'il est repris dans le cadre du concours d'architecture. Je sais notamment que le bourgmestre de Saint-Gilles a présenté le projet à son collègue et qu'il soutenait le projet. Une enquête publique est en cours. S'il y a des remarques pertinentes et si c'est possible, je n'ai aucun problème à améliorer le projet. Je pense que tout le monde a vu que de nombreux Bruxellois sont très enthousiastes, dont des personnes auxquelles on ne pensait pas.

Mme d'Ursel, je vous demande de faire preuve de cohérence. En l'espèce, on ne peut pas nous reprocher de ne pas prévoir d'autres options. Si la Petite ceinture est importante pour les automobilistes, elle l'est aussi pour les cyclistes qui font les mêmes mouvements et vont dans les mêmes directions. Il existe parfois des routes alternatives, mais si on veut réellement investir dans un autre mode de mobilité, il faut oser supprimer des places de stationnement. Il faut aussi parfois le faire lorsqu'on crée un site propre pour un tram.

Si on refuse de toucher au stationnement, on ne pourra rien faire à Bruxelles qui deviendra la pire ville du monde. Par le passé, les urbanistes disaient de Bruxelles qu'elle était le cancre ("the bad kid in town") en réaménagement pour les voitures, mais maintenant ils disent que ce n'est plus le cas.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous ne disons pas qu'on ne peut pas supprimer des places de stationnement en voirie, mais il faut compenser.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Compenser où et quand ? Dans l'accord de gouvernement, il est

*onmiddellijk moet. Als u eens een kijkje gaat nemen in de parkings, zult u trouwens snel zien dat daar 4.000 beschikbare parkeerplaatsen zijn.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Die zijn veel te duur.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De vraag is wat oorzaak is en wat gevolg. Er moeten parkeerplaatsen verdwijnen. In andere steden zouden ze ze gewoon allemaal afschaffen.*

*Ik behoud vier van de vijf parkeerplaatsen, dat is dus nog heel redelijk. De plaatsen die verdwijnen, worden gecompenseerd door de vrije plaatsen in de openbare parkings.*

*Sommigen vragen mij waarom die parkeerplaatsen gratis zijn. Enerzijds omdat mensen denken dat het gemakkelijker en goedkoper is om langs de openbare weg te parkeren. Anderzijds omdat er soms de voorkeur wordt gegeven aan de verkoop van abonnementen. Ik ben een voorstander van ondergrondse parkings of parkeertorens, maar er zijn andere mogelijkheden, zoals de ongebruikte ruimte voor het park aan het voormalige Munthof in Sint-Gillis. Daar komen twintig parkeerplaatsen ter compensatie.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Kunt u cijfers geven over de gebruikte parkeerplaatsen in de openbare parkings?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik zal aan parking.brussels vragen of ik die kan krijgen. U kunt echter zelf ook een kijkje gaan nemen in die parkings.*

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** *(in het Frans).*- *Ik ben voor ondergrondse betaalparkings. In andere steden gebruiken automobilisten die zonder morren. De vraag is hoe dat komt. Zolang*

clairement dit qu'on ne doit pas compenser immédiatement. Et comme je l'ai déjà dit, il y a 4.000 places libres dans les parkings. Il n'est pas nécessaire de réaliser une grande enquête. Il suffit d'aller regarder.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- C'est impayable, vous le savez bien.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est la question de la poule ou de l'œuf. Maintenant, nous devons clairement supprimer des places de stationnement. Mais pour un tel projet, certaines villes suppriment toutes les places de stationnement.

Nous sommes donc restés très raisonnables. Nous gardons quatre places de stationnement sur cinq. Les places supprimées peuvent être compensées par les parkings publics existants.

Certains m'ont demandé pourquoi ce sont des places de stationnement gratuites. D'une part, parce que les gens pensent qu'il est de toute façon plus facile et moins cher de stationner dans l'espace public, étant donné le peu de contrôle. D'autre part, parce que la vente d'abonnements est parfois privilégiée. Pour ma part, je suis en faveur de parkings souterrains, voire de parkings en hauteur. Mais nous avons d'autres solutions à portée de main. À Saint-Gilles, au niveau de l'Hôtel des Monnaies, il existe un espace inutilisé devant le parc. Nous allons y créer une vingtaine de places de stationnement pour compenser la suppression de places et trouver une utilité à cet espace inexploité. Je ne suis pas contre les places de stationnement. Chaque fois que nous pouvons en créer, nous le faisons.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pourriez-vous alors nous communiquer les chiffres concernant le stationnement dans les parkings publics ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous allons vérifier avec parking.brussels dans quelle mesure il est possible de vous fournir les chiffres. Mais vous pouvez aussi aller vous rendre compte de la situation par vous-même.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Pour ma part, je suis en faveur de parkings souterrains et payants. Dans de nombreuses grandes villes, les gens utilisent des parkings souterrains et payants et ne se

*bovengronds parkeren goedkoper is, zal iedereen langs de weg blijven parkeren. De prijs is echter niet de enige factor die die keuze bepaalt, ook de kwaliteit van de parking speelt een rol. Eigenlijk moet u duidelijk de boodschap geven dat parkeren geld kost. Wie dat niet wil betalen, moet zich met het openbaar vervoer of de fiets verplaatsen.*

*(Opmerkingen)*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Zo werkt het in Amsterdam in elk geval al.

*Voor het deel van de Kleine Ring tussen de Louizapoort en de Naamsepoort loopt er een wedstrijd. Binnenkort start ook de inspraakprocedure, waarbij de architecten een voorstel voor de heraanleg zullen doen. Tegen het jaareinde wordt de vergunning aangevraagd voor de heraanleg van het gedeelte tussen de Gulden-Vlieslaan en de Waterloolaan.*

*(Opmerkingen)*

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** *(in het Frans).*- Wat wilt u daar doen? Er is zeer weinig ruimte tussen de tunnels en het voetpad.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Zelfs nu is het daar al breed genoeg.

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** *(in het Frans).*- Zonder aan het fietspad te raken, waar nu het verkeer al rakelings langs scheert?

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Fietsers zijn daar nu inderdaad helemaal niet beschermd en dat is zeer gevaarlijk. Ik bestudeer hoe hun veiligheid in afwachting van de werken verhoogd kan worden.

*Op de Elsensesteenweg komen er camera's met nummerplaatherkenning. Alleen bewoners die in de wijk wonen of er een garage hebben, mogen immers overdag nog de Elsensesteenweg op met de*

plaignent pas à longueur de journée. Il serait intéressant de savoir pourquoi. Tant que le stationnement sera moins cher en surface, les automobilistes continueront de s'y garer. Ce n'est cependant peut-être pas la seule raison de leur choix et il y a donc lieu de s'interroger sur l'aspect qualitatif des parkings. Il faut dire clairement aux gens : "Soit vous payez, soit vous prenez les transports en commun ou le vélo".

*(Remarques)*

**M. Pascal Smet, ministre.**- À Amsterdam, le stationnement en ville est très cher, presque aussi cher qu'une chambre d'hôtel ! Maintenant, quand je me rends à Amsterdam, je me gare sur un parking Park & Ride en périphérie de la ville. Cela me coûte cinq euros pour tout un week-end pour deux personnes.

Concernant le tronçon situé entre la Porte Louise et la Porte de Namur, un concours est actuellement organisé et un processus participatif dans le cadre duquel les architectes proposeront un réaménagement sera initié prochainement. À la fin de l'année, nous introduirons la demande de permis pour le réaménagement complet du tronçon compris entre l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo.

*(Remarques)*

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Qu'envisagez-vous à cet endroit ? L'espace est très étroit entre les tunnels et l'aménagement pour les piétons.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est assez large, même à l'heure actuelle.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- Sans parasiter la piste cyclable, qui est déjà fort exposée au trafic ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- En effet, la piste cyclable n'est pas protégée actuellement, ce qui est très dangereux. Nous sommes d'ailleurs occupés à étudier la manière de la sécuriser en attendant la réalisation des travaux.

Oui, il y aura des caméras, notamment sur la chaussée d'Ixelles. Nous allons installer des caméras à reconnaissance de plaques.

wagen. Daarom worden hun gegevens op basis van hun nummerplaat gecontroleerd. Mogen ze er niet in, dan worden ze geflitst en krijgen ze een boete.

Er is geen probleem met de parallelstraten en er moeten geen tunnels voor dicht. De Kleine Ring behoudt zijn functie. Naast de kleine Ring blijven er twee keer twee rijstroken, behalve tussen de Kruidtuin en Rogier, waar mogelijk één strook naar beneden komt en twee stroken naar boven.

De heraanleg van de Kleine Ring zal inderdaad niet volstaan om de luchtvervuiling aan te pakken, daar zijn andere maatregelen voor nodig.

Op de kruispunten zullen fietsers veilig kunnen oversteken. Ze krijgen er aparte en soms zelfs verhoogde oversteekplaatsen.

Wat het conflict tussen voetgangers en fietsers betreft, gaat een vergelijking met de Wetstraat niet op. Daar zijn het fietspad en het voetpad immers veel te smal.

Langs de Kleine Ring is er meer ruimte. Het voetpad wordt er breder, net als het fietspad. Ze krijgen bovendien verschillende kleuren en worden in een ander materiaal aangelegd. Ik vind echter ook dat fietsers hun gedrag aan de verkeersdrukte moeten kunnen aanpassen.

(Opmerkingen)

Ik fiets zelf en ik weet dus dat je amper een minuut verliest door aan de goede kant van de weg te rijden. Dat is een kwestie van respect.

Door de heraanleg komt er echt wel ruimte vrij en de zones zullen duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn. Dat vergt wat discipline van de fietsers. In zekere zin moeten we de Brusselaars, die het niet gewend zijn de weg te delen met andere weggebruikers, wat heropvoeden.

Over de fietsersbrug beslist federaal minister Reynders, aangezien Beliris de vergunningen voor de fietsersbruggen rond het kanaal moet aanvragen. Dat zal in de loop van de komende weken gebeuren.

Tegelijkertijd bereid ik in het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) de aanleg van bypasses voor fietsers voor.

Dans la mesure où la chaussée d'Ixelles est accessible en voiture en journée aux gens qui y habitent ou y ont un garage, nous contrôlerons s'ils peuvent entrer à l'aide d'une base de données reprenant leurs plaques d'immatriculation. S'ils ne le peuvent pas, la voiture sera flashée et une amende perçue.

Les latérales ne posent pas de problème et ne demandent pas de fermeture des tunnels. Nous ne toucherons pas à la fonction de la Petite ceinture. Deux fois deux bandes resteront toujours accessibles à côté de la Petite ceinture, à l'exception du tronçon entre Botanique et Rogier où il est éventuellement question de faire une bande pour descendre et deux pour monter.

Cela ne résoudra pas les problèmes de pollution de l'air, je suis bien d'accord. Il faut prendre d'autres mesures.

Je ne suis pas rentré dans le détail, mais les associations de cyclistes ont vu les plans et nous avons travaillé avec elles. Vous verrez que les carrefours sont protégés et qu'il y a une séparation pour les cyclistes et parfois des trottoirs surélevés. Par exemple au boulevard Poincaré, il y a un petit plateau et tout est ralenti.

S'agissant du conflit entre piétons et cyclistes au niveau du réaménagement prévu, j'aimerais préciser, avant toute chose, qu'il n'est pas possible d'effectuer une comparaison avec la rue de la Loi où la piste cyclable et le trottoir sont trop étroits.

Dans ce cas-ci, nous avons plus de place. Le trottoir sera plus large qu'aujourd'hui et la piste cyclable le sera également. En outre, le trottoir et la piste cyclable seront différenciés au niveau de la couleur et du matériel. Toutefois, j'estime que les cyclistes doivent aussi s'adapter en fonction de l'heure de la journée.

(Remarques)

Je suis moi-même cycliste. Il suffit de s'adapter un peu. Gagner une minute sur un trajet ne fait pas une grande différence. C'est une question de respect que d'utiliser le bon sens de circulation.

Le réaménagement que nous envisageons créera assez bien d'espace supplémentaire. Les zones seront bien distinctes. Cela demandera une certaine

*Die procedures lopen.*

*(Opmerkingen)*

*Ik heb het over het deel tussen IJzer en Saintelette, dat in september wordt heraangelegd.*

*(verder in het Nederlands)*

De procedures van de openbare aanbestedingen om de bureaus te selecteren die de plannen moeten opmaken, lopen momenteel.

Ik ben het ermee eens dat de Kleine Ring ooit compleet anders moet worden ingericht, maar dat is vandaag niet mogelijk. Het plan is onvoldoende voorbereid en ligt politiek moeilijk. Bovendien is het een dure onderneming. Ooit zal die dag komen, maar ik wil daar niet op wachten om de fietspaden in te richten.

We laten uiteraard de gewestelijke fietsroutes (GFR) niet vallen. We zagen daarnet hoe die Kleine Ring absoluut noodzakelijk is voor de fietsers.

U vraagt mij voorts naar het deel tussen Rogier en Kruidtuin.

*(verder in het Frans)*

*Daar komen ook voetgangers, maar de heraanleg komt er niet alleen voor hen.*

*(verder in het Nederlands)*

De busstrook kan daar ook worden opengesteld voor fietsers. Over die maatregel wordt nog gediscussieerd. Zo moet nog worden uitgemaakt of fietsers dan naar boven of beneden mogen fietsen over die stroken.

Ik heb geen informatie getoond over de andere kant van het Madouplein. Doordat er busstroken komen aan de kant van het gebouw van P&V Verzekeringen in Sint-Joost-ten-Node, verdwijnt de busbaan aan de kant van de stad Brussel. Daar wordt ruimte gewonnen en kan er een fiets- en voetpad worden aangelegd naast twee rijstroken.

*(verder in het Frans)*

*Het verhaal dat in La Libre Belgique verscheen, is*

discipline de la part des cyclistes. N'oublions pas qu'il s'agit aussi en quelque sorte de rééduquer les Bruxellois. À Bruxelles, les usagers de la route devront s'habituer à se côtoyer. Cette transition ne s'est pas non plus effectuée automatiquement à Copenhague ou à Amsterdam.

À Amsterdam, il n'est pas rare d'ailleurs de voir un grand nombre de touristes circuler sur les pistes cyclables, mais ils se font bien vite rappeler à l'ordre par les cyclistes.

La réalisation de la passerelle dépend du ministre Didier Reynders. C'est en effet Beliris qui doit introduire les demandes de permis pour les passerelles cyclistes autour du canal. Il devrait le faire dans les semaines qui viennent.

Parallèlement, nous préparons, dans le cadre du Fonds européen de développement régional (Feder), l'aménagement de by-pass pour les cyclistes, entre autres à Saintelette. Les procédures sont en cours.

*(Remarques)*

Je parle ici du tronçon entre Yser et Saintelette, qui sera réalisé en septembre.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les marchés publics pour la sélection des bureaux qui réaliseront les plans sont en cours.*

*Je pense comme vous que viendra un jour où la Petite ceinture devra être entièrement réaménagée. Ce n'est cependant pas possible aujourd'hui, faute de préparation et d'accord politique, et je ne veux pas attendre pour aménager des pistes cyclables.*

*Nous ne laissons bien sûr pas tomber les itinéraires cyclables régionaux (ICR). Nous venons de voir à quel point cette Petite ceinture est nécessaire pour les cyclistes.*

*Vous m'interrogez également sur le tronçon entre Rogier et Botanique.*

*(poursuivant en français)*

Je sais que des piétons s'y rendent aussi. On pourrait dire que non, qu'on ne le fait pas seulement pour des piétons.

*uit de lucht gegrepen.*

*Parkeren wordt tussen Lemonnier en de Ninoofsepoort al jaren toegelaten, maar het is niet gereguleerd. Het probleem is dat velen er langdurig parkeren. Daarom vroeg de stad Brussel mij anderhalf jaar geleden toestemming om er parkeermeters te plaatsen. Aangezien het nog even wachten was op de heraanleg, had ik daar geen bezwaar tegen. Ik ben niet verantwoordelijk voor de termijn waarop dat gebeurt.*

*(verder in het Nederlands)*

De stad wil met de parkeermeters het langparkeren daar beter kunnen inschatten.

We hebben dan het fietsplan voorgesteld, waarna sommigen de indruk wilden geven dat het gewest daar extra parkeerplaatsen zou creëren. Er komen helemaal geen bijkomende parkeerplaatsen, want voor zover ik weet bestaan die daar al twintig jaar. Ze waren alleen niet gereguleerd, maar ik heb de stad meegedeeld dat ik geen bezwaar heb tegen de plaatsing van parkeermeters.

De herinrichting heeft zo lang op zich laten wachten, omdat er een bouwplaats is aan de Ninoofsepoort en omdat de kermis er staat. Voor deze grote werkzaamheden is een werfzone nodig. Het lijkt me niet logisch aan een herinrichting te beginnen, zonder over de aanpak na te denken. Bovendien was er nog het richtschema Zuid en stopt dat deel ook niet aan Lemonnier, maar loopt het door tot aan de Hallepoort.

*(verder in het Frans)*

*Het gedeelte tussen de Hallepoort en de Ninoofsepoort is het laatste stuk dat nog niet is heraangelegd. Aan beide poorten ligt een park en ik vind het een goed idee om die twee parken met elkaar te verbinden. Daarnaast moet er een oplossing komen voor de Zuidfoor. De stad Brussel wil de kermis wellicht op dezelfde plaats houden. Dat gaat echter met heel wat meer belemmeringen gepaard dan alleen het parkeerprobleem.*

*Voor de planning moeten we rekening houden met het lopende stadsvernieuwingscontract (SVC), waarin één van de betrokken delen van de Kleine Ring is opgenomen. Ik heb de architecten gevraagd dat deel, waar verschillende functies samenvallen,*

*(poursuivant en néerlandais)*

*La bande bus à cet endroit pourrait également être ouverte aux cyclistes. Nous n'en avons pas encore discuté.*

*De l'autre côté de la place Madou, comme des bandes bus seront aménagées du côté du bâtiment de P&V Assurances à Saint-Josse, la bande bus actuelle disparaîtra du côté de la Ville de Bruxelles. On y gagnera de la place pour y aménager éventuellement une piste cyclable et un trottoir à côté de deux bandes de circulation.*

*(poursuivant en français)*

Comme vous avez pu le constater, j'ai été un peu irrité quand Mme Delforge a abordé l'article paru dans La Libre Belgique. Certaines personnes inventent des histoires.

Depuis de nombreuses années, le stationnement entre Lemonnier et la Porte de Ninove est autorisé mais pas réglementé. Le problème est que de nombreuses personnes y stationnent pour une longue durée. La Ville de Bruxelles m'a dès lors demandé il y a un an et demi si elle pouvait placer des parcmètres à cet endroit. Et j'ai répondu il y a environ un an qu'en attendant une rénovation, je n'avais pas d'objection à ce que l'on règle l'offre. Je ne suis pas responsable du délai.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Lorsque nous avons présenté le Plan vélo, certains ont voulu faire croire que la Région allait créer des places de stationnement supplémentaires à cet endroit, ce qui est totalement faux. La seule différence est qu'elles n'étaient jusque-là pas réglementées.*

*Le réaménagement a pris beaucoup de temps à cause d'un chantier à la Porte de Ninove et de la foire qui y est installée. Il y avait en outre le schéma directeur Midi et cette partie ne s'arrête pas à Lemonnier, mais se prolonge jusqu'à la Porte de Hal.*

*(poursuivant en français)*

Le tronçon situé entre la Porte de Hal et la Porte de Ninove est le dernier de la Petite ceinture à n'avoir pas été réaménagé.



*grondig te bestuderen.*

*Daarnaast vroeg ik parking.brussels om de mogelijkheid te bestuderen om daar een ondergrondse parking of een parkeertoren te bouwen, aangezien er te weinig openbare parkings zijn in de buurt van de Kleine Ring. Bij de bouw van parkings moeten we echter rekening houden met de ligging van de Zenne en van de rioleringen.*

*Het is mijn bedoeling om de procedure nog tijdens deze regeerperiode te starten. Ik hoop dat de plannen tegen het einde van de regeerperiode klaar zijn, zodat ik de vergunningen al kan aanvragen en krijgen. De plannen zelf worden dan tijdens de volgende regeerperiode uitgevoerd.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Hoe zit het precies met de architectuurwedstrijd?

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik moet overleggen met de heer Vervoort om het debat over de heraanleg te starten.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Wat is het doel van die architectuurwedstrijd?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Hij moet de inrichting bepalen. Ik heb zelfs tegen het wijkcomité gezegd dat we misschien een

Étant donné que la Porte de Hal et la Porte de Ninove se caractérisent toutes deux par un parc, je suis d'accord qu'il faille les relier. Il faut également réfléchir à la façon d'intégrer la problématique de la Foire du Midi. Je pense que la Ville de Bruxelles demandera le maintien de la foire à cet endroit. Il convient donc de tenir compte de diverses contraintes. Il n'y a pas que la question du stationnement.

S'agissant du calendrier, il faut tenir compte du contrat de rénovation urbaine (CRU) en cours qui comprend un des tronçons concernés. J'ai jugé préférable de demander à des architectes de mener une réflexion approfondie à ce sujet, au vu de toutes les fonctions rassemblées en ce lieu.

En outre, j'ai demandé à parking.brussels d'examiner la possibilité d'aménager à cet endroit un parking souterrain ou un parking en hauteur. En effet, cette zone de la Petite ceinture et de la ville n'est pas bien desservie en parking public. Toutefois, il faut tenir compte de la présence de la Senne et du réseau d'égouts. Il convient donc de remédier à une lacune et d'engager à cet égard une réflexion.

Sur la base de l'ensemble de ces éléments, mon intention est donc de lancer la procédure au cours de cette législature. J'espère que nous pourrons disposer des plans à la fin de la législature pour introduire, et peut-être déjà obtenir, le permis. Les plans seront alors exécutés durant la prochaine législature.

Dès le début de la législature, j'ai exprimé clairement qu'il fallait réaménager cette zone et y intégrer d'autres fonctions.

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Qu'en est-il du concours d'architecture ?*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je dois me concerter avec M. Vervoort pour lancer le débat sur le réaménagement des lieux.

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Quel est le but de ce concours ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Il vise à définir l'aménagement. J'ai dit au comité de quartier que nous devrions peut-être préciser le*

omschrijving van het project moeten vastleggen, voordat de wedstrijd van start gaat.

*(verder in het Frans)*

*Dat is niet evident, vooral omdat er een ander wijkcomité bestaat dat niet wil dat er aan de parkeerplaatsen geraakt wordt.*

*Ik heb mijn dromen niet opgegeven, maar om ze te realiseren is het wellicht nuttig dat ik in de regering zit.*

*(Vrolijkheid)*

*(verder in het Nederlands)*

De heer De Lille stelde ook een terechte vraag over het gedeelte van de Kleine Ring tussen de Ninoofsepoort en Saintelette. Daar zijn destijds keuzes gemaakt die de mogelijkheden nu beperken. Zo is er een fietspad aan de kant van Molenbeek dat door voetgangers wordt gebruikt. Het fietspad zal wel minder druk worden, zodra de geplande voetgangersbruggen er zijn. Een deel van de voetgangers zullen die dan gebruiken om naar het centrum te gaan.

Er komt een brug voor fietsers en voetgangers aan de Graaf van Vlaanderenstraat en een ter hoogte van hotel Meininger. Aan de andere kant moet er dan wel een rijstrook worden geschrapt. De stad Brussel zal daar waarschijnlijk niet mee akkoord gaan. We mogen ook niet vergeten dat het verkeer daar nu al heel druk is. We bekijken hoe we de kruispunten in die omgeving beter kunnen organiseren. Zo gaan we na of automobilisten overall moeten kunnen blijven afslaan. Dat is een fundamentele vraag, omdat het verkeer kan vertragen door afslaand verkeer.

Gelet op de complexiteit van de verkeerssituatie, is het niet eenvoudig. Er rijdt daar ook nog een tram. We kunnen eventueel overwegen om fietsers op de trambedding te laten rijden, maar tramsporen zijn problematisch voor fietsers. De mogelijkheden zijn erg beperkt.

Het schrappen van parkeerplaatsen aan de bouwplaats lost niets op, want daar staan bomen.

*(Opmerkingen)*

*projet avant le lancement du concours.*

*(poursuivant en français)*

*Ce n'est pas évident. Il faut y réfléchir d'autant plus qu'il existe un autre comité de quartier qui, lui, ne veut pas qu'on touche au stationnement !*

*Je n'ai pas oublié mes rêves, et nous sommes en train de les réaliser. Et il est préférable que je sois dans le gouvernement pour que les choses passent. Cela s'est déjà démontré par le passé.*

*(Sourires)*

*(poursuivant en néerlandais)*

*M. De Lille a posé une question pertinente sur le tronçon de la Petite ceinture entre la Porte de Ninove et Saintelette. Des choix faits à l'époque limitent aujourd'hui nos possibilités. La piste cyclable, côté Molenbeek, est utilisée par les piétons. Je pense qu'elle sera moins fréquentée dès que les passerelles pour piétons seront aménagées, une dans la rue du Comte de Flandre et l'autre à hauteur de l'hôtel Meininger.*

*De l'autre côté, il faudra bien supprimer une bande de circulation. La Ville de Bruxelles n'y sera probablement pas favorable, vu l'affluence du trafic à cet endroit. Nous examinons comment mieux organiser les carrefours aux abords.*

*Vu la complexité du trafic, ce n'est pas simple. Il y a aussi un tram qui circule à cet endroit. On pourrait envisager de faire rouler les cyclistes sur le site du tram, mais un tram n'est pas un bus, et les voies de tram sont dangereuses pour les cyclistes. Les possibilités sont très limitées.*

*La suppression de places de stationnement ne résout rien, car il y a des arbres.*

*(Remarques)*

*En termes d'aménagement du territoire, la suppression d'une bande de circulation engendrera des problèmes dans le centre-ville. La mise en sens unique n'est pas non plus possible, car il s'agit d'un boulevard périphérique.*

*La forte pression automobile, due notamment au piétonnier, a toujours été déviée vers la Petite*

Het schrappen van een rijstrook zal volgens de dienst ruimtelijke ordening problemen geven in het centrum van de stad. Eenrichtingsverkeer is ook geen mogelijkheid, want het gaat om een ringweg.

De extra autodruk, die er onder meer door de voetgangerszone is gekomen, werd altijd afgeleid naar de Kleine Ring. Daar staan vaak files. Het is niet verstandig om uitgerekend daar een rijstrook te schrappen. We onderzoeken nu hoe we de doorstroming kunnen verhogen op de kruispunten.

Het enige alternatief is de fietsers tussen de tramsporen te laten rijden. De beide nieuwe doorsteken zullen wellicht al een stuk helpen bij het vlot oversteken.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- U zegt dat de mogelijkheden beperkt zijn, omdat de Kleine Ring als ringweg gebruikt wordt. Volgens mij is dat omdat automobilisten nog altijd denken dat dit de snelste weg is. Misschien zou het beter zijn als ze toch de omweg zouden nemen over de Ring. Kan Brussel Mobiliteit analyseren waar ze vandaan komen? Als het enkel lokaal verkeer is, kan het probleem niet worden opgelost, maar ik denk dat er nog steeds mensen zijn die denken dat het sneller gaat langs die weg.

**De heer Pascal Smet, minister.**- We zullen eens een data-analyse bestuderen.

Mijnheer Delva, ik legde al uit wat een fietsstraat is. U gaf een terechte opmerking over de fietsenstallingen. Momenteel staan die nog niet op de plannen, maar we kunnen ze altijd toevoegen zonder dat we daar een vergunning voor nodig hebben. We zullen nagaan waar ze het best komen. Er moeten in elk geval fietsenstallingen bijkomen. Daar hebt u volledig gelijk in.

De fietspaden langs de Kleine Ring zullen in principe verhoogd zijn. Laterale fietspaden komen op het niveau van het voetpad. Door de installatie van ANPR-camera's (automatische nummerplaat-herkenning) kunnen we meteen controleren of de fietspaden vrij blijven.

Mevrouw Dejonghe, ik heb uw vraag over de communicatie niet zo goed begrepen.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Mijn vraag had betrekking op de signalisatie tijdens en

*ceinture. Il n'est donc pas judicieux d'y supprimer une bande de circulation.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Vous dites que les possibilités sont limitées, car la Petite ceinture sert de boulevard périphérique. Selon moi, c'est parce que les automobilistes pensent toujours que c'est le chemin le plus rapide, au lieu de faire le détour par le ring. Bruxelles Mobilité pourrait-elle analyser d'où ils viennent ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Nous effectuerons une analyse des données.*

*M. Delva, les plans n'intègrent pas encore de parkings vélos, mais nous pourrions toujours les ajouter sans permis nécessaire. Car vous avez parfaitement raison, il faudra des parkings vélos.*

*Les pistes cyclables le long de la Petite ceinture seront en principe surélevées. Grâce à l'installation de caméras ANPR (reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation), nous pourrions contrôler si les pistes restent dégagées.*

*Mme Dejonghe, je n'ai pas bien compris votre question sur la communication.*

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- *Elle concernait la signalisation*

na de heraanleg. Hoe worden de mensen naar de ondergrondse parkings geleid?

**De heer Pascal Smet, minister.**- De signalisatie is beschikbaar. Het parkeergeleidingssysteem wordt momenteel uitgerold. Binnenkort worden de dynamische borden geleverd.

Voor de aanleg van de fietspaden hebben we ook een communicatiebudget uitgetrokken. We zullen op uniforme wijze communiceren over alle fietspaden die we aanleggen. Die uniforme communicatie geldt trouwens voor alle werkzaamheden. Uiteraard zullen leveringen in de handelaarszone mogelijk blijven.

Mevrouw Maes, we bekijken hoe we de situatie tussen Saintelette en de kaaien kunnen verbeteren. We werken aan een plan dat we zullen voorstellen als het klaar is. Het gaat over de bovengrondse oversteekplaats. Fietsers kunnen al op de busstrook rijden, maar het kan nog veel beter.

Ik heb uw suggestie doorgegeven om voldoende ruimte te plannen voor bakfietsen. We zullen bekijken in welke mate we dat samen met Groen kunnen doen.

We beschikken al over drie van de acht vergunningen. De werkzaamheden die daarmee samenhangen, zullen alle drie dit jaar nog worden uitgevoerd. Volgend jaar krijgen we de andere vergunningen, waarna die werkzaamheden ook onmiddellijk van start zullen gaan. Door te werken met stockovereenkomsten kunnen we steeds verder werken en moeten we niet opnieuw een openbare aanbesteding uitschrijven.

Ik heb ook al vergaderd met de heer Vervoort en de burgemeesters. Het is de heer Vervoort die de vergunningen moet uitreiken, niet de burgemeesters. U las wellicht al zijn tweet waarin hij zegt dat het een goed plan is.

Dat en mijn ziekte zijn de redenen waarom alles wat meer tijd vergde. Normaal zou alles in oktober of november gebeurd zijn, maar ik was er toen helaas niet.

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

*pendant et après le réaménagement. Comment les automobilistes sont-ils dirigés vers les parkings souterrains ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Le système de téléjalonnement est en train d'être déployé et les panneaux dynamiques seront bientôt livrés.*

*Nous avons également libéré un budget de communication pour l'aménagement des pistes cyclables. Cette communication sera uniforme.*

*Mme Maes, nous examinons comment améliorer la situation entre Saintelette et les quais. Nous présenterons le plan sur la traversée en surface dès qu'il sera prêt. J'ai transmis votre suggestion de prévoir suffisamment d'espace pour les triporteurs.*

*Nous sommes déjà en possession de trois permis sur huit. Les travaux y afférents seront réalisés cette année. Nous recevrons les autres permis l'année prochaine. En travaillant avec des marchés stocks, nous pouvons continuer à travailler sans devoir relancer un marché public.*

*Je me suis déjà réuni avec M. Vervoort et les bourgmestres. C'est M. Vervoort qui doit délivrer les permis, pas les bourgmestres.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *U hebt simulaties uitgevoerd voor verschillende delen van de Kleine Ring. Wij wachten ongeduldig op die studie.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Microsimulaties.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Die simulaties, onder meer in zones die dagelijks opgestopt raken, zijn echter problematisch. Een goed beheer van de doorstroming van het verkeer bereik je niet met studies over stukken van wegen maar met een globale studie.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Laten we samen eens op de zijwegen gaan fietsen. Dan zult u zien dat er amper verkeer is.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Dat hangt van de plaats af. Ik heb op zijwegen al vastgesteld dat groepjes fietsers op het voetpad gaan rijden.*

*Zoals u weet hebben wij een voorstel van resolutie ingediend opdat het Brussels Gewest over een simulator zou kunnen beschikken op maat van het grondgebied. Dan moet u geen microsimulaties op gedeeltes van wegen langs de Kleine Ring meer uitvoeren, maar kunt u globale verkeersstromen bekijken. Wij zijn zeer bezorgd over de impact van uw project op het Brusselse verkeer.*

**De voorzitter**.- *Mevrouw de Grootte heeft het woord.*

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** (in het Frans).- *Ik hoop dat uw plannen invloed zullen hebben. Het gaat niet om zomaar twaalf van de tachtig kilometer geplande fietspaden. Ze nemen een centrale plaats in.*

*Als de tunnels gesloten worden wegens werkzaamheden of een ongeval, zullen de zijwegen dan het autoverkeer opvangen?*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Vous nous dites que vous avez réussi à faire des simulations par tronçon. Nous attendons avec impatience cette étude.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- *Des microsimulations.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Mais ces simulations de l'impact sur le trafic, notamment dans les zones particulièrement congestionnées quotidiennement, nous posent problème. Nous pensons qu'une bonne gestion de la fluidité du trafic ne passe pas par l'étude de tronçons mais par une étude globale.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- *Je vous propose que nous roulions ensemble à vélo. Vous verrez qu'il n'y a presque pas de trafic dans les voies latérales.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Cela dépend des endroits. Sur des bandes latérales, j'ai constaté qu'un flot de cyclistes montait régulièrement sur les trottoirs. Donc même sur les bandes latérales, il y a des problèmes. Je vous montrerai où. Mais ce n'est pas tout à fait le sujet.*

*Comme vous le savez, il y a un moment, nous avons déposé une proposition de résolution dans ce parlement pour que la Région bruxelloise puisse disposer d'un planificateur, un simulateur à l'échelle de son territoire. Dès lors, nous ne serions pas obligés de faire des microsimulations sur des tronçons de la Petite ceinture et nous pourrions voir les flux globaux. C'est ce qui nous intéresse. En effet, dans la mesure où la Petite ceinture dessert un nombre incalculable de quartiers de Bruxelles, nous sommes particulièrement inquiets de l'impact de votre projet sur le trafic à Bruxelles.*

**M. le président**.- *La parole est à Mme de Grootte.*

**Mme Julie de Grootte (cdH)**.- *Nous espérons que vos plans auront bel et bien un impact sur la circulation à Bruxelles. En effet, il ne s'agit pas de n'importe quels douze kilomètres sur les quatre-vingts kilomètres de pistes cyclables prévus. Ils occupent une place centrale dans le réseau.*

*Si des tunnels sont fermés pour des travaux ou en raison d'un accident, les voiries latérales seront-elles utilisées pour résorber le trafic des tunnels ?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Neen. Dat gebeurt nu ook niet.*

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** *(in het Frans)*.- *De middelste rijbaan zal dus worden gebruikt.*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Het gewest beschikt al over een simulatie-instrument.

*(Opmerkingen)*

Er rest mij nog een vraag waarop ik het antwoord graag wil weten. Het betreft het kruispunt aan de Fonsnylaan en Maurice Lemonnierlaan. Dat is een moeilijk, groot kruispunt. Hoe zult u dat zwarte punt aanpakken in heel het project?

**M. Pascal Smet, minister**.- Ik stel voor dat we straks het plan bekijken.

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF**

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

**betreffende "de evaluatie van het Iris 2-plan".**

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

**De heer Vincent De Wolf (MR)** *(in het Frans)*.- *In februari is er op uw initiatief een participatieproces van start gegaan teneinde de Brusselaars de gelegenheid te bieden om hun ideeën over mobiliteit kenbaar te maken. U hebt ook aan de oppositie gevraagd om haar bijdrage te leveren.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Non, ce ne sera pas le cas. Actuellement, quand les tunnels sont fermés, les voiries latérales ne sont pas utilisées pour résorber leur trafic.

**Mme Julie de Grootte (cdH)**.- La voirie du milieu sera donc utilisée.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *La Région dispose déjà d'un instrument de simulation.*

*(Remarques)*

*Concernant le carrefour entre l'avenue Fonsny et le boulevard Maurice Lemonnier, comment allez-vous appréhender ce point noir ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *Je propose que nous examinions le plan tout à l'heure.*

*- Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF**

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

**concernant "l'évaluation du Plan Iris 2".**

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

**M. Vincent De Wolf (MR)**.- Monsieur le ministre, au mois de février de cette année, vous avez initié un processus participatif en vue de permettre aux Bruxellois d'apporter des idées sur la mobilité. Vous avez également demandé à l'opposition d'apporter sa contribution et je vous ai répondu que

*De MR is zeker bereid om dat te doen, maar het lijkt ons noodzakelijk om eerst het Iris 2-plan te evalueren, vooral omdat artikel 10 van de ordonnantie van 26 juli 2013 bepaalt dat de referentieambtenaar dertig maanden na de inwerkingtreding van het gewestelijk mobiliteitsplan een evaluatieverslag moet opstellen. Dat verslag moet op kwantitatieve en kwalitatieve wijze de concrete uitvoering van het plan evalueren en aanbevelingen doen om tekortkomingen en zwakke punten weg te werken.*

*De ordonnantie bepaalt voorts dat het evaluatieverslag aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de gemeenten en het parlement moet worden voorgelegd, maar wij hebben nog altijd niets ontvangen, terwijl het verslag in 2016 klaar had moeten zijn.*

*Het gewest beloofde in het Iris 2-plan om het verkeer met 6 tot 10% te verminderen tegen 2015 en met 20% tegen 2018 ten opzichte van 2001. De doelstellingen voor 2015 werden evenwel niet gehaald. We vragen ons dan ook af hoe de regering het verkeer tegen 2018 met 20% zal verminderen.*

*Heeft de referentieambtenaar het plan geëvalueerd?*

*Zo ja, kunt u ons die evaluatie bezorgen? Hoe komt het dat de gemeenten en het parlement de evaluatie niet hebben ontvangen? Wat zijn de conclusies op kwalitatief en kwantitatief vlak? Welke aanbevelingen doet de referentieambtenaar?*

*Zo neen, hoe komt het dat de evaluatie niet heeft plaatsgehad?*

*Plant u in het kader van het participatieproces een grondige evaluatie van het Iris 2-plan?*

*Zult u de evaluatie op de website [goodmove.brussels](http://goodmove.brussels) plaatsen, om de Brusselaars te informeren over de problemen met de uitvoering van het Iris 2-plan?*

le MR le ferait.

Dans ce processus de co-construction, il nous paraît cependant important de réaliser d'abord une évaluation du Plan Iris 2, d'autant que l'ordonnance du 26 juillet 2013, instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions, dispose en son article 10 qu'un rapport d'évaluation sera rédigé par le fonctionnaire de référence trente mois après l'entrée en vigueur du Plan régional de mobilité.

Ce rapport devait évaluer, aux niveaux qualitatif et quantitatif, la mise en œuvre du Plan régional de mobilité. Il devrait comporter des recommandations concernant les actions correctrices pour, éventuellement, remédier aux carences ou faiblesses qui auraient été constatées. Et c'est évidemment au gouvernement de mettre en œuvre ces actions correctrices. La législation dispose en outre que ce rapport devait être communiqué à la commission régionale de la mobilité, aux communes et au parlement.

Sauf erreur de notre part, ni les communes, ni le parlement n'ont reçu quoi que ce soit, alors que le rapport d'évaluation aurait dû leur parvenir en 2016.

Il est vrai que le Plan Iris 2 faisait déjà l'aveu de l'échec du Plan Iris 1, puisqu'il disait que ni les objectifs de réduction du trafic de 20%, ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics n'étaient atteints. Nous nous retrouvons donc sans évaluation et sans atteinte des objectifs.

Le Plan Iris 2 prévoyait que la Région prendrait des mesures pour réduire la charge de trafic de 6% à 10% à l'horizon 2015 et de 20% à l'horizon 2018, et ce par rapport à la situation de 2001. Les objectifs prévus en 2015, soit entre 3.517 véhicules (-6%) et 3.367 véhicules en moins (-10%) n'ont pas été atteints. Il n'y a pas eu non plus d'amélioration significative de ces chiffres en 2013 et 2014. Nous nous demandons donc comment la diminution de 20% sera atteinte en 2018.

Avez-vous évalué le plan tel que prévu par le fonctionnaire de référence et tel que rendu obligatoire par l'article 10 de l'ordonnance de 2013 ? Si oui, pouvez-vous nous transmettre l'évaluation ?

### *Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Net als de heer De Wolf vind ik dat een evaluatie noodzakelijk is, niet alleen omdat dat verplicht is, maar ook omdat het wel erg vreemd zou zijn een nieuw gewestelijk mobiliteitsplan op te stellen zonder lessen te trekken uit het verleden.

Ik zie de zaken iets positiever dan de heer De Wolf, want ik meen dat er de laatste jaren wel degelijk een verschuiving in de vervoersmiddelen heeft plaatsgevonden. Een van de gevolgen daarvan is dat er minder auto's in Brussel rijden. Door de keuzes die we laatste tien tot vijftien jaar hebben moeten maken, is er uiteraard minder plaats voor auto's. Daardoor heb je niet altijd de indruk dat er minder wagens zijn, maar het aantal is wel degelijk kleiner geworden. Dat blijkt overigens ook uit de recentste metingen.

Wat is uw visie daarover? Wanneer mogen we de evaluatie verwachten?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De regering heeft de referentieambtenaar pas op 16 februari aangesteld. Daarom is er nog geen formele evaluatie beschikbaar, al is die wel degelijk gepland in het kader van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP). Het gaat dan*

Comment expliquer que les communes et le parlement n'aient pas reçu celle-ci ? Quelles sont les conclusions sur le plan qualitatif et quantitatif ? Quelles sont les recommandations formulées par le fonctionnaire de référence ? Si non, pourquoi cette évaluation n'est-elle pas intervenue ?

Avez-vous retenu, dans le cadre du processus que vous avez initié, de réaliser un monitoring approfondi des échecs et des réussites du Plan Iris 2 ? Si non, pourquoi ?

Avez-vous prévu d'introduire cette évaluation sur le site [goodmove.brussels](http://goodmove.brussels), afin de renseigner les Bruxellois sur les difficultés de mise en œuvre du Plan Iris 2 ? Si non, pourquoi ?

### *Discussion*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Je pense également qu'une évaluation est nécessaire, au-delà de son caractère obligatoire, afin de tirer des enseignements du passé.*

*Je suis plus positif que M. De Wolf, car j'estime qu'il y a bien eu un glissement dans les modes de transport, ces dernières années. Les choix que nous avons dû consentir ces quinze dernières années ont restreint la place de la voiture dans l'espace public. La diminution du nombre de voitures en circulation à Bruxelles apparaît d'ailleurs dans les estimations les plus récentes.*

*Quelle est votre vision des choses ? Quand pouvons-nous espérer cette évaluation ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le fonctionnaire de référence n'a été désigné par le gouvernement que le 16 février dernier. Nous ne disposons dès lors pas encore d'une évaluation formalisée à ce stade. Cette évaluation est cependant bien prévue dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan régional de



*over de voortgang van de uitvoering van de maatregelen en de mate waarin doelstellingen worden gehaald, maar ook over de kwaliteit van het plan zelf. Zo kunnen we er lessen uit trekken voor de uitbreiding van het nieuwe GMP.*

*De ordonnantie inzake mobiliteit van 2013 schept een reglementair kader voor het toekomstige GMP. Daar is dus geen evaluatie van het huidige plan voor nodig, wel een duidelijkere tekst, zodat er adviezen over conformiteit en plannen van aanleg kunnen worden opgesteld. De evaluatie zal wel degelijk op goodmove.brussels verschijnen.*

*Ondertussen konden we echter vaststellen dat het overleg met de gemeenten en belanghebbende partijen niet vlot verloopt, dat de besluitvorming in het Brussels Gewest te complex is, dat er te weinig bevoegdheidsoverschrijdend wordt gewerkt, er te veel maatregelen zijn en tegelijkertijd te weinig budget en dat het politieke draagvlak op de koop toe te beperkt is.*

*Het nieuwe plan moet veel preciezer en helderder worden. Het moet duidelijk worden welke maatregelen prioritair zijn en ze moeten een politiek draagvlak hebben.*

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

**De heer Vincent De Wolf (MR)** (in het Frans).- *U geeft dus toe dat u artikel 10 van de ordonnantie niet naleeft, aangezien de evaluatie in 2016 moest gebeuren en u de ambtenaar pas in februari 2017 aanstelde.*

*Gaat het om een overheidsambtenaar of is het een*

mobilité (PRM), qui vient de débiter. Elle portera sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures et le degré d'atteinte des objectifs chiffrés, mais aussi sur la qualité du plan en lui-même, afin d'en tirer des enseignements pour l'élaboration du nouveau PRM.

La réalisation de ce nouveau plan est motivée par l'ordonnance relative à la mobilité de 2013, qui définit un cadre réglementaire au futur PRM, et non par le bilan du plan actuel. Un texte plus clair est également nécessaire pour remettre des avis de conformité et des projets d'aménagement au PRM. Il était bien prévu de rendre cette évaluation publique via le site goodmove.brussels.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons d'ores et déjà établir cinq constats :

- un processus de construction avec les communes et les parties prenantes insuffisant, avec un manque d'appropriation par les parties prenantes ;

- la structure décisionnelle complexe de cette Région ;

- un manque de transversalité, une approche trop "sectorisée" selon les modes ;

- des mesures trop nombreuses, insuffisamment priorisées, et des moyens budgétaires parfois insuffisants ;

- le manque de portage politique (stationnement, tarification, RER, etc.).

L'évaluation est donc inscrite dans le processus goodmove.brussels et nous la rendrons publique dès qu'elle sera prête. Nous voulons, à l'avenir, disposer d'un plan beaucoup plus précis, plus clair et davantage priorisé, jouissant d'une adhésion politique.

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

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Comme vous l'avez admis, vous êtes en défaut de respecter l'article 10 de l'ordonnance, puisque l'évaluation aurait dû être faite en 2016 et que vous avez désigné le fonctionnaire en février 2017.

Ce fonctionnaire est-il issu de l'administration ou

*externe? Kunt u meer details geven over zijn profiel en vaardigheden? Wanneer verwacht u de evaluatie? Als u uw nieuwe programma start zonder voorafgaande evaluatie, wijst dat duidelijk op een gebrek aan samenhang.*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Volgens mij is het belangrijk om aan te tonen dat het wel degelijk mogelijk is een aantal zaken te veranderen en dat mobiliteit niet beheerst wordt door onwrikbare natuurwetten.

Het klopt dat er heel veel instanties betrokken zijn. Ik ben het echter niet eens met uw stelling dat de gemeenten te veel hun eigen zin doen en dat het beleid daardoor te sterk versnipperd is. Sinds de zesde staats hervorming hebt u de mogelijkheid om in te grijpen, en daar moet u ook daadwerkelijk gebruik van maken. Het gewest kan de lijnen uitzetten en gemeenten verplichten mobiliteitsplannen op te stellen die in de lijn liggen van de gewestelijke plannen. Als gemeenten dat weigeren, kan het gewest dat zelfs in de plaats van die gemeenten doen.

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

Als we er geen werk van maken, krijgen we nooit een efficiënt beleid.

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de herziening van richtlijn 2007/46/EG tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan".**

*vient-il de l'extérieur ? Quels sont son profil et ses compétences ? Quel est le délai pressenti pour cette évaluation ? Il serait absolument incohérent de démarrer votre nouveau programme au nom évocateur sans qu'une évaluation préalable ait eu lieu.*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Selon moi, il est important de démontrer qu'il est bel et bien possible de changer certaines choses en matière de mobilité.*

*Il est vrai que de nombreuses instances sont concernées. Toutefois, je ne vous suis pas quand vous dites que les communes n'en font qu'à leur tête, entraînant le morcellement de la politique. Depuis la sixième réforme de l'État, vous avez la possibilité d'intervenir. La Région peut obliger les communes à élaborer des plans de mobilité conformes aux objectifs régionaux. Si elles s'y refusent, la Région peut le faire à leur place.*

*(Remarques de M. Smet)*

*Sans cela, nous n'aurons jamais une politique efficace.*

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE**

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

**concernant "la révision de la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques".**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF**

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

betreffende "het project inzake  
voorbehouden rijstroken voor carsharing".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,**

betreffende "de inrichting van voor-  
behouden rijstroken ter bevordering van  
carsharing en ter bestrijding van alleen-  
rijden".

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "de testen met de dubbelgelede  
bussen op lijn 71".

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA**

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

betreffende "de tarieven voor gemeentelijke  
parkeerkaarten".

**M. le président.**- À la demande de l'auteur, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

**INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF**

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

concernant "le projet de bandes réservées  
au covoiturage".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,**

concernant "la création de bandes réservées  
pour favoriser le covoiturage et lutter  
contre l'autosolisme".

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

concernant "les tests de bus biarticulés sur  
la ligne 71".

**INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA**

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

concernant "les tarifs des cartes de  
stationnement communales".

**De voorzitter.**- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

## MONDELINGE VRAGEN

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

### 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 mobiliteitsontsluiting  
voorzien voor Schaarbeek-Vorming".

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

EN AAN MEVROUW CÉLINE  
FREMAULT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT,  
LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "het Parkeeragentschap en het  
ter beschikking stellen van parkeerplaatsen  
buiten de openbare weg als 'openbare  
parking'".

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

**M. le président.**- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

## QUESTIONS ORALES

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

### 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 désenclavement prévu pour  
Schaerbeek-Formation".

### QUESTION ORALE DE MME ANNE- CHARLOTTE D'URSEL

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

ET À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT,  
DE LA QUALITÉ DE VIE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,

concernant "l'Agence de stationnement et la  
mise à disposition des emplacements de  
parking hors voirie à des fins de 'parking  
public'".

### QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de toegankelijkheid van de eigen beddingen van de MIVB voor de voertuigen van de diensten voor thuiszorg".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

betreffende "de tevredenheidsenquête bij de MIVB-reizigers voor 2016".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
JOHAN VAN DEN DRIESSCHE**

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

**EN AAN MEVROUW CÉCILE  
JODOGNE, STAATSSECRETARIS VAN  
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
GEWEST, BELAST MET BUITENLAND-  
SE HANDEL EN BRANDBESTRIJDING  
EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,**

betreffende "de aanwezigheid van bedelaars in de toegangswegen van metrostations".

**De voorzitter.-** De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
VINCENT DE WOLF**

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

concernant "l'accessibilité des sites propres de la STIB aux véhicules de services de soins à domicile".

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN  
GOIDSENHOVEN**

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

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2016".

**QUESTION ORALE DE M. JOHAN VAN  
DEN DRIESSCHE**

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

**ET À MME CÉCILE JODOGNE,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE  
DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA  
LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET  
L'AIDE MÉDICALE URGENTE,**

concernant "la présence de mendiants dans les couloirs d'accès aux stations de métro".

**M. le président.-** Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE  
WOLF**

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

**betreffende "de plotse sluitingen van vier  
verkeerstunnels en de informatie-  
maatregelen".**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt  
de mondelinge vraag ingetrokken en in een  
schriftelijke vraag omgezet.

\_\_\_\_\_

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

**concernant "les fermetures inopinées de  
quatre tunnels routiers et les mesures  
d'information".**

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

\_\_\_\_\_