



**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 12 JUNI 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 12 JUIN 2017**

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

INTERPELLATIES	8
Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	8
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 voorbehouden rijstroken ter bevordering van carsharing en ter bestrijding van alleenrijden".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	10
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Pascal Smet, minister	
De heer Vincent De Wolf (MR)	
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	14
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".	
Bespreking – Sprekers:	14
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Pascal Smet, minister	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	19
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de tarieven voor gemeentelijke parkeerkaarten".	
Bespreking – Sprekers:	20

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	8
Interpellation de M. Vincent De Wolf	8
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".	
Discussion conjointe – Orateurs :	10
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre	
M. Vincent De Wolf (MR)	
Interpellation de Mme Céline Delforge	14
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".	
Discussion – Orateurs :	14
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellation de M. Paul Delva	19
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".	
Discussion – Orateurs :	20

De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)		M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)	
MONDELINGE VRAGEN	22	QUESTIONS ORALES	22
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	22	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	22
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	28	Question orale de M. Marc Loewenstein	28
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	31	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	31
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	35	Question orale de M. Johan Van den Driessche	35
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		et à Mme Cécile Jodogne, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre	

<p>Dringende Medische Hulp, betreffende "de aanwezigheid van bedelaars in de toegangswegen van metrostations".</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 38</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het gebruik van Indische straatstenen bij openbare werken".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren 40</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de invoering van groene golven om het fietsverkeer te bevorderen".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 44</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de stijgende aanwezigheid van tags op het MIVB-net".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar 47</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het MIVB-reglement van toepassing op de handelsactiviteiten in de metrostations".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 49</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de problematische doorgang van</p>	<p>l'incendie et l'Aide médicale urgente, concernant "la présence de mendiants dans les couloirs d'accès aux stations de métro".</p> <p>Question orale de Mme Céline Delforge 38</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'utilisation de pavés indiens pour les travaux publics".</p> <p>Question orale de M. Arnaud Pinxteren 40</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la mise en place 'd'ondes vertes' pour favoriser la circulation cycliste".</p> <p>Question orale de M. Pierre Kompany 44</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la présence croissante de tags sur le réseau de la STIB".</p> <p>Question orale de M. Fouad Ahidar 47</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le règlement de la STIB applicable aux activités commerciales dans les stations de métro".</p> <p>Question orale de M. Pierre Kompany 49</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les problèmes d'accessibilité de</p>
---	---

de bussen van de MIVB in de Blaesstraat en in de Hoogstraat".		la rue Blaes et de la rue Haute pour les bus de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	51	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	51
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het akkoord voor de verhuur van het voormalige Belgolaisegebouw aan de MIVB".		concernant "l'accord pour la location de l'ex-Belgolaise à la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	53	Question orale de M. Bruno De Lille	53
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de heraanleg van het Houwaertplein".		concernant "le réaménagement de la place Houwaert".	
INTERPELLATIE	55	INTERPELLATION	55
Interpellatie van de heer Bruno De Lille	55	Interpellation de M. Bruno De Lille	55
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".	
Bespreking – Sprekers:	58	Discussion – Orateurs :	58
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
De heer Bruno De Lille (Groen)		M. Bruno De Lille (Groen)	
De heer Jacques Ponjée, commissiesecretaris		M. Jacques Ponjée, secrétaire de commission	
MONDELINGE VRAGEN	61	QUESTIONS ORALES	61
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	61	Question orale de M. Paul Delva	61
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de vernieuwing van het fietspad langs de Tervurenlaan".		concernant "la rénovation de la piste cyclable avenue de Tervueren".	

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 64	Question orale de Mme Céline Delforge 64
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
betreffende "het verzoek van een free flow-operator om toegang te krijgen tot de eigen beddingen van het openbaar vervoer voor zijn wagens".	concernant "la demande d'un opérateur de 'free floating' d'autoriser l'accès aux sites propres à ses voitures".
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 66	Question orale de M. Julien Uyttendaele 66
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
betreffende "de reclamecampagne van de vereniging "Alternatives" in de Brusselse metro".	concernant "la campagne publicitaire de l'association 'Alternatives' dans le métro bruxellois".
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 66	Question orale de Mme Céline Delforge 66
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
betreffende "de omleiding van de bussen van de MIVB op de Elsensesteenweg". 69	concernant "la déviation des lignes de la STIB empruntant la chaussée d'Ixelles". 69
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	Question orale de M. Bruno De Lille
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 Brusselse maatregel voor een mobiliteitsbudget".	concernant "la mesure bruxelloise en faveur d'un budget mobilité".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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
voorbehouden rijstroken ter bevordering
van carsharing en ter bestrijding van
alleenrijden".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*-
*Op 31 maart zei u in de pers dat u zou willen dat
de andere gewesten een carpoolstrook voorzien op
de wegen die naar Brussel leiden. U stelde voor
dat auto's met ten minste drie inzittenden gratis
zouden rijden en dat alle anderen moeten betalen.*

*Ten eerste vinden wij dat er op autosnelwegen
ultrasnelle bussen uit Vlaams- en Waals-Brabant
in een eigen bedding moeten rijden. Ten tweede is
er voor het project dat u voorstelt een verbonden
infrastructuur nodig die er nu niet is. Tot slot
bevindt de Ring zich grotendeels op Vlaams
grondgebied en moet het samenwerkingsakkoord
van 17 juni 1991 tussen de drie gewesten
gerespecteerd worden.*

*De mobiliteitsproblemen houden natuurlijk niet op
aan de gewestgrenzen en de meeste mensen die*

INTERPELLATIONS

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

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".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Le vendredi 31 mars
dernier, vous avez annoncé dans la presse votre
volonté que les autres Régions mettent en place
une bande de circulation vers Bruxelles, laquelle
serait réservée aux voitures transportant plusieurs
personnes. Vous évoquiez le fait de faire payer
l'autosolisme et de maintenir la gratuité pour les
voitures qui transporteraient au minimum trois
personnes.

J'aimerais attirer votre attention sur trois éléments.
Premièrement, nous pensons qu'il faut intensifier
les lignes de bus ultrarapides venant du Brabant
wallon et du Brabant flamand et empruntant des
sites propres sur les voies d'autoroute permettant
d'entrer à Bruxelles. L'intérêt réside dans
l'utilisation de l'infrastructure routière déjà
existante. Deuxièmement, pour réaliser votre
projet, il faut une infrastructure connectée, ce qui

Brussel binnenrijden zijn pendelaars. Wij hebben echter een voorstel ingediend om de mobiliteit op een andere manier te belasten, door onder meer rekening te houden met de groene fiscaliteit.

Kan de carpoolstrook al ingevoerd worden op de zes grote invalswegen die naar het gewest leiden?

Staat dat voorstel al op de agenda van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM)? Zo niet, waarom niet?

Hebt u contact opgenomen met de heer Weyts om de carpoolstrook te laten opnemen in het Vlaamse project voor de verbreding van de ring?

Hoe zal de financiering verlopen?

Hebt u simulaties van het programma Musti gebruikt om het voorstel uit te werken en wat waren de resultaten daarvan?

Hebt u een studie uitgevoerd over de tarieven?

Wat is het tijdschema?

ne paraît pas du tout être le cas aujourd'hui. Enfin, le ring se situe en grande majorité sur le territoire flamand et il convient donc de respecter l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre les trois Régions concernant ce type de décision.

Je ne polémiquerai pas longuement sur le fait qu'en football, vous envoyez toujours la balle non pas au centre, mais en touche, en l'occurrence vers l'État fédéral ou les autres Régions. Certes, les problèmes de mobilité ne s'arrêtent pas à Bruxelles et la grande majorité de ceux qui entrent à Bruxelles le matin sont des navetteurs. Il n'en est pas moins vrai, cependant, que nous avons introduit un projet - ou plutôt une proposition, puisque nous ne sommes pas actuellement au gouvernement à Bruxelles - tendant à taxer et réglementer autrement la mobilité, en tenant compte notamment de l'aspect environnemental de la fiscalité.

Pouvez-vous commencer à déployer ce dispositif que vous proposez sur nos voiries régionales au travers des six grands axes qui pénètrent dans la Région de Bruxelles-Capitale ?

Avez-vous inscrit cette proposition à l'ordre du jour du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) ? Si oui, quand ? Si non, pourquoi ?

Concernant le projet d'élargissement du ring par la Flandre, avez-vous pris contact avec votre homologue Ben Weyts pour intégrer ce dispositif dans le projet de réaménagement ?

Qu'en est-il du financement de ce dispositif, qui concerne une problématique en partie régionale ?

Avez-vous utilisé des simulations du logiciel Musti avant de proposer ce dispositif et, dans l'affirmative, quels en sont les résultats ?

Avez-vous réalisé une étude sur la tarification de ce type de dispositif ?

Eu égard à l'exemple international, disposez-vous d'un calendrier quant à sa mise en place ?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Onlangs zei u dat u er voorstander van bent om in*

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Récemment, vous vous êtes exprimé en faveur de la création d'une

Brussel een rijstrook voor te behouden voor voertuigen met meerdere passagiers. Via het internet zou een netwerk voor carpoolers georganiseerd kunnen worden. Een dergelijk 'RECO' (réseau express de covoiturage) is volgens de cdH een zinvolle maatregel met positieve gevolgen voor de files, de economie, het leefmilieu en de volksgezondheid. Bovendien gaat er een grote symbolische kracht van uit die tot een mentaliteits- en cultuurverandering onder de bevolking kan leiden.

Een dergelijk systeem bestaat al in het buitenland. Sinds het begin van de jaren negentig bestaan er in de Verenigde Staten rijstroken voor voertuigen met meerdere passagiers en ondertussen vind je die ook in steden als Madrid, Barcelona, Amsterdam, Leeds, Linz en Trondheim.

Verder zou u voertuigen met ten minste drie passagiers willen vrijstellen van de kilometerheffing. Ons lijkt dat echter onrechtvaardig, want voor sommigen is carpoolen gewoon onmogelijk.

Is er een haalbaarheidsstudie geweest in verband met een systeem om rijstroken voor te behouden voor voertuigen met een hoge bezettingsgraad? Welke impact zouden dergelijke corridors hebben op de mobiliteit in het Brussels Gewest? Hebt u een vergelijkende studie laten uitvoeren? Hebt u de maatregel besproken met de Waalse en Vlaamse ministers van Mobiliteit?

Samengevoegde bespreking

bande de circulation réservée aux voitures qui transporterait plusieurs passagers vers Bruxelles. Au cdH, nous avons déjà étudié cette mesure, qui favorise le covoiturage et permet de lutter efficacement contre l'autosolisme, et la défendons depuis des années sous l'appellation RECO pour réseau express de covoiturage.

Au cdH, nous pensons qu'il serait pertinent de créer un réseau de covoiturage organisé grâce à une plate-forme internet, avec des bandes de circulation réservées aux voitures transportant au moins deux passagers aux heures de pointe. Pareille mesure réduirait les embouteillages et leur impact sur l'économie, l'environnement et la santé. Ce serait aussi une manière symboliquement forte de déclencher un changement de mentalité et de culture parmi la population.

Un tel système existe et fonctionne à l'étranger. Les États-Unis sont précurseurs en la matière, puisque des voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM), dites High Occupancy Vehicles (HOV) Lanes, sont utilisées depuis le début des années 90. On trouve aussi des voies HOV en Europe, comme à Madrid, Barcelone, Amsterdam, Leeds, Linz et Trondheim.

Or, vous dites envisager cette proposition en complément à une taxation kilométrique à laquelle ne seraient pas soumis les véhicules comportant au moins trois passagers, lesquels voyageraient donc gratuitement, et ce, contrairement aux véhicules ne transportant que leur conducteur qui, quant à eux, seraient soumis à la pleine taxation. Nous estimons que cette formule comporte une peine lourde et injuste pour la personne qui n'aurait pas eu d'autre choix que de voyager seule. Par ailleurs, l'idée lancée n'est pas encore très claire et comporte un certain nombre d'incohérences.

Avez-vous étudié la faisabilité d'un système de bandes réservées aux véhicules à haut taux d'occupation ? Avez-vous étudié l'impact que de tels couloirs de circulation auraient sur la mobilité en Région bruxelloise ? Avez-vous fait réaliser une étude comparative ? Avez-vous discuté de cette mesure avec les ministres wallon et flamand de la Mobilité ?

Discussion conjointe

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is een interessante idee om een rijstrook voor te behouden voor carpoolers. Dat kan pendelaars stimuleren om op carpoolen over te stappen, wat auto's van de baan kan halen. Om zo'n systeem goed te doen werken, moet je echter controles uitvoeren.*

Overlegt u daarover met de Vlaamse en Waalse ministers van Mobiliteit?

Hoe wilt u controleren? Om efficiënt te controleren, moeten Vlaanderen en Wallonië dat op dezelfde manier doen. Hoe staan zij daar tegenover?

Eerder verklaarde u dat de gewestregeringen en de federale regering een voorstel moeten uitwerken dat in de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van juli 2017 wordt besproken. U werkte aan een voorstel dat u aan uw collega's zou voorleggen. Is dat voorstel klaar en wat houdt het in? Maakte u het bekend?

Beslissingen nemen over de mobiliteit buiten Brussel, is moeilijk. Daarom moet u niet wachten op de Vlaamse, de Waalse of de federale regering, maar binnen Brussel aan de slag gaan. Laat rijstroken voor carpoolers aanleggen op de invalswegen naar de stad. Mijnheer De Wolf, kan de MR ermee leven dat die stroken er in twee richtingen komen op de Franklin Rooseveltlaan, de Stallestraat, de Ninoofsesteenweg, de Keizer Karellaan en de Tervurenlaan?

Bedoelt u dat als u zegt dat de maatregelen rond autodelen in Brussel moeten worden herbekeken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uit alle studies blijkt dat een daling van het aantal*

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'idée de réserver une bande de circulation au covoiturage est bien entendu intéressante et pourrait sans doute inciter les navetteurs à recourir à cette pratique qui réduirait les flux entrants et sortants de Bruxelles.

Cependant, pour que l'incitant soit efficace, le système doit fonctionner, c'est-à-dire être bien contrôlé.

M. le ministre, des discussions sont-elles en cours à ce sujet avec vos homologues flamand et wallon ?

Quelle sera la méthode de contrôle ? Pour être opérante, elle devra être adoptée par la Flandre et la Wallonie. Quel est leur avis sur la question ?

En réponse à une question orale posée en commission le 24 avril dernier, vous nous avez expliqué que les administrations régionales et fédérales devaient élaborer une proposition qui serait débattue lors de la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité de juillet 2017. Vous disiez préparer une proposition à soumettre à vos collègues. Est-elle prête ? Quelle en est la teneur ? A-t-elle été communiquée ?

Je voudrais aussi rebondir sur une remarque de M. De Wolf : étant donné les difficultés qui se posent pour prendre de décisions sur la mobilité en dehors de Bruxelles, M. De Wolf dit qu'il ne faut pas renvoyer la balle à nos voisins ou au gouvernement fédéral, mais qu'il faut agir à Bruxelles. Cela signifie-t-il développer les bandes de covoiturage sur les axes pénétrants à l'intérieur de Bruxelles ? Le MR est-il donc prêt à accepter des bandes de circulation réservées au covoiturage dans les deux sens avenue Franklin Roosevelt, dans la rue de Stalle prolongée, la chaussée de Ninove, l'avenue Charles Quint et l'avenue de Tervuren ?

Est-ce là le sens de votre intervention sur la nécessité de recentrer les mesures en matière de covoiturage sur Bruxelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Toutes les études montrent qu'une diminution de 10% de voitures

auto's met 10% de files met 40% doet afnemen. De mobiliteitsproblemen in Brussel worden door pendelaars veroorzaakt. Dagelijks rijden 200.000 mensen met hun auto Brussel binnen. Als we 10% daarvan kunnen overtuigen om een ander vervoermiddel te nemen, zijn er 40% minder files.

Uiteraard moet het Brussels Gewest met Vlaanderen en Wallonië samenwerken als het een dergelijke maatregel wil invoeren. De federale regering heeft op dat vlak weinig bevoegdheden.

Ik leg binnenkort een schriftelijk voorstel voor aan de andere gewesten. Ik heb trouwens de IMC Mobiliteit nieuw leven ingeblazen, die nu regelmatig bijeenkomt. Autodelen kwam er kort aan bod en op vraag van het Waals Gewest keurden we een nieuw bord voor autodelen goed. Wallonië staat positief tegenover het voorstel, maar Vlaanderen reageert terughoudender.

Uiteraard moet er een controlemechanisme komen. Het enige middel waarmee je dergelijke controles efficiënt kunt uitvoeren, is de camera. Dankzij de modernste technologieën is het mogelijk om met een intelligente camera doeltreffend te controleren.

Als Vlaanderen en Wallonië het eens worden over een rijstrook voor carpoolers, is dat een hele stap vooruit. Het belangrijkste argument om pendelaars ertoe over te halen om aan autodelen te doen, is dat ze zo de files kunnen vermijden. Daarna moeten we kijken hoe we dat binnen Brussel aanpakken. Krijgen ze voorrang? Richten we daarvoor speciale rijstroken in? Kunnen carpoolers gratis naar Brussel komen en moet wie ervoor kiest om alleen in zijn wagen te zitten, betalen?

Het is ook mogelijk om bijvoorbeeld carpoolers een gratis of een goedkopere parkeerplaats aan te bieden.

Ook de federale regering kan een bijdrage leveren. De Belg is immers tuk op fiscaal aftrekbare kosten. Een combinatie van al die maatregelen kan een werkbaar systeem opleveren.

De carpoolingapp Kowo, die door een privébedrijf werd ontwikkeld, kan ook helpen. Pendelaars kunnen zich via die app inschrijven als bestuurder of reiziger. Als er geen vervoer beschikbaar is, betaalt een verzekeringsmaatschappij de

réduit les embouteillages de 40%. Le problème de mobilité bruxellois est dû aux navetteurs. Je n'ai rien contre eux, mais ils sont trop nombreux. Chaque jour, ce sont 200.000 automobilistes individuels qui déferlent à Bruxelles. Si nous parvenions à en convaincre 10% d'abandonner leur voiture, les embouteillages seraient réduits de 40%. C'est simple !

Il va de soi que la Région bruxelloise ne doit pas être la seule à prendre une telle mesure. Il faut collaborer avec les deux autres Régions. Le pouvoir fédéral a une faible compétence en la matière. Par exemple, la création de voies réservées aux véhicules à occupation multiple sur les autoroutes pénétrantes en Flandre et en Wallonie dépend de ces deux Régions. Pour le ring de Bruxelles, leur création dépend de la Région flamande et, dans une moindre mesure, de la Région bruxelloise. Nous avons donc besoin du soutien des autres Régions.

Nous avons déjà abordé ce point et nous ferons prochainement une proposition écrite aux autres Régions. Par ailleurs, j'ai réinstauré la conférence interministérielle de la mobilité, qui se réunit assez régulièrement. Nous y avons traité brièvement de cet aspect et avons notamment approuvé un nouveau panneau de signalisation pour le covoiturage à la demande de la Région wallonne. M. Bellot l'a également approuvé. Des contacts bilatéraux nous apprennent que la Wallonie est assez favorable à ce système et la Flandre un peu plus réticente. Il s'agit maintenant d'élaborer la proposition et de la peaufiner.

Il va de soi qu'un mécanisme de contrôle est nécessaire. Le seul mécanisme de contrôle efficace est la caméra. Cependant, il faut des caméras intelligentes, car nous savons que, dans certains pays qui ont introduit des voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM), certains magasins ont vendu des dispositifs permettant de duper les caméras. Mais l'efficacité requise peut être obtenue grâce aux évolutions technologiques modernes.

Si la Flandre et la Wallonie s'entendent sur la création de VOM, ce sera une avancée positive. Le principal argument pour convaincre les navetteurs d'adopter le covoiturage sera qu'ils éviteront ainsi les embouteillages. Ensuite, la question se pose à l'intérieur de Bruxelles. Va-t-on leur donner la

taxikosten. Dat is goed voor de taxisector, die toch al naar nieuwe klanten op zoek moest. Privébedrijven beginnen met andere woorden in te zien welke voordelen autodelen biedt.

Musti houdt voorlopig nog geen rekening met die evolutie, maar in het kader van het Europese project SocialCar wordt er vanaf eind 2017 in de berekeningsmodellen voor verkeerssimulatie met autodelen rekening gehouden.

De recentste gegevens over autodelen van Brussel Mobiliteit dateren van 2010. Stratec beschikt over gegevens uit 2013.

In september dien ik een voorstel in. Er komen voorbereidende vergaderingen. Het is afwachten of we het eens kunnen worden, maar het staat in elk geval vast dat het Brussels Gewest geen aparte rijstroken voor carpoolen kan inrichten als de andere twee gewesten dat niet doen. Het zijn immers niet de Brusselaars, maar de pendelaars die het probleem veroorzaken.

Nu de eerste stappen zijn gezet, moeten we vooruit.

priorité ? Le cas échéant, au moyen de bandes de circulation réservées ? Une solution gratuite sera-t-elle prévue pour ceux qui font du covoiturage et un système payant pour ceux qui s'offrent le luxe de venir seuls en voiture à Bruxelles ?

Bruxelles peut également travailler sur le stationnement. Par exemple, ceux qui font du covoiturage peuvent bénéficier d'un parking gratuit ou réduit. Certaines mesures peuvent donc être envisagées.

Le pouvoir fédéral peut lui aussi faire un geste, puisque nous savons les Belges très friands de la déductibilité fiscale. Si toutes ces mesures sont combinées, je suis convaincu que le système pourra fonctionner, certainement plus avec les technologies modernes qui facilitent l'échange de données.

Et ce, d'autant plus que nous constatons maintenant que le secteur privé s'implique, par exemple avec Kowo, une application de covoiturage avec garantie de transport. Les navetteurs s'y inscrivent comme conducteurs ou navetteurs. S'il n'y a pas de transport disponible, pour une raison ou une autre, une compagnie d'assurances - Axa en l'occurrence - paie le taxi. C'est une bonne chose pour le secteur des taxis, qui doit se chercher une nouvelle clientèle ! Le marché privé commence donc à comprendre les avantages du covoiturage.

Le modèle Musti ne tient pas encore compte de cette évolution, mais plus pour longtemps. En effet, dans le cadre du projet européen SocialCar, le covoiturage sera normalement inclus à la fin de 2017 dans les hypothèses de calcul des différentes simulations du trafic.

Les données les plus récentes dont nous disposons sur le covoiturage sont celles de Bruxelles Mobilité, qui datent de 2010, et de Stratec, datant de 2013, dans le cadre de la mise en place de mesures alternatives en cas de pollution.

En septembre, nous déposerons une proposition concrète. Des réunions préparatoires, dont nous avons déjà parlé, auront lieu. Nous sommes entrés dans la phase concrète. Nous verrons si, oui ou non, nous parvenons à un accord, mais il va de soi que nous ne pouvons mettre le covoiturage en place qu'avec les deux autres Régions. Sinon, ce ne sera pas efficace, car le problème, ce ne sont pas

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *In uw antwoord hebt u veeleer gedachten gespuid dan een uitgewerkt project voorgesteld.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb niet anders beweerd.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Dat is eerlijk.*

Ik ben toch blij om te horen dat er binnenkort een model komt. Met het Europese systeem kunnen de gevolgen van carpoolen op de mobiliteit, de fiscaliteit en het leefmilieu betrouwbaar in kaart gebracht worden. Pas dan kunnen wij beslissen of en hoeveel er betaald moet worden.

- De incidenten zijn gesloten.

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".

les Bruxellois, mais c'est le mode de déplacement des navetteurs. C'est un problème pour la qualité de l'air de notre ville, mais aussi pour ceux qui ont vraiment besoin de la voiture pour se déplacer.

C'est dans ce sens que nous travaillons actuellement. J'ai pu lire dans un quotidien que le ministre wallon de la mobilité était assez favorable à cette idée.

Nous devons aller de l'avant. La graine est plantée et nous ferons en sorte que le projet prenne doucement forme.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je remercie le ministre pour cette conclusion bucolique. Votre réponse fait davantage état d'une pensée que d'un véritable projet abouti.

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ai annoncé d'emblée.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je vous remercie pour votre honnêteté. Le début de votre réponse amenait plus de questions que je n'en posais ! C'est intéressant.

Nous sommes heureux d'apprendre qu'un système de modélisation est prévu prochainement. C'est notre préoccupation. Le système européen devrait même permettre de modéliser de manière fiable les conséquences du covoiturage sur la mobilité. Ainsi, l'impact sur toutes les Régions, sur la fiscalité et sur l'environnement pourra être mesuré. Cela nous permettra de décider ce qu'il faudra faire payer ou pas, et dans quelle mesure. Sans évaluation, il est impossible de répondre à ces questions.

- Les incidents sont clos.

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".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Na het afstappen van de vertramming van de oververzadigde lijn 71 zouden er dubbelgelede bussen op worden ingezet. Tijdens de test is gebleken dat deze voertuigen in ideale omstandigheden zonder veel problemen kunnen rondrijden, maar dat bij de minste hinder of tijdens de spits het gevaar niet denkbeeldig is dat ze zich vastrijden in het verkeer of zelf het verkeer belemmeren.*

Infrabel weigert om de Fraiteurbrug te verstevigen die ongeschikt is voor trams. Zal de brug het gewicht van dubbelgelede bussen dan wel kunnen dragen?

Lijn 71 kronkelt door vrij smalle, bochtige straten. Dubbelgelede bussen kunnen in tegenstelling tot trams van hun baan afwijken. Dat gebrek aan zichtbaarheid en aan manoeuvreervoorspelbaarheid is vooral voor fietsers een ernstig probleem.

De Van Hool-bussen kosten tussen de 700.000 en 1 miljoen euro en moeten op lijnen met een aangepaste profiel worden ingezet. Hoeveel bussen moeten er gekocht worden voor lijn 71 om tijdens de spits de beloofde frequentie van drie tot vier minuten te kunnen halen?

De geteste bussen waren dieselhybrides. Zult u deze bussen bestellen, ook al zijn ze niet volledig elektrisch?

De ervaring uit andere steden leert dat dit soort bussen het best kunnen rijden in eigen bedding of op brede rijstroken met weinig bochten. Dat is geenszins het geval in Brussel. Kent u de redenen waarom steden als Tours, Reims en Amiens en het RATP-netwerk in Parijs die de bussen getest hebben, er uiteindelijk niet voor kozen?

Wat waren de voorlopige conclusies van de testritten? Worden die bij het dossier van lijn 71 gevoegd of staat het al vast dat er op deze lijn voor dubbelgelede bussen wordt geopteerd?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme annoncé, vous avez fait procéder à un test de bus biarticulés sur le trajet de la ligne 71, test auquel les membres de cette commission ont eu le plaisir de participer.

Pour rappel, ceci fait suite à l'abandon de la tramification de la ligne en question, qui est pourtant particulièrement saturée. Le test en lui-même a permis de se rendre compte que si les véhicules passaient sans trop d'encombres dans les conditions de circulation idéales, qui furent celles du test, le moindre accroc ou dans le cadre d'une circulation d'heure de pointe, les bus biarticulés risquaient cependant d'être bloqués, voire de bloquer eux-mêmes la circulation. D'ailleurs, à cet égard, le trajet retour s'est passé un peu moins facilement qu'à l'aller.

Une série de questions additionnelles se posent: Qu'en est-il du poids des véhicules? Le pont Fraiteur, qu'Infrabel refuse de rénover à ce jour, a été déclaré inapte à supporter le poids d'un tram: pourrait-il supporter la surcharge que représentent ces bus par rapport aux articulés simples?

Qu'en est-il de la visibilité, étant donné que le trajet du 71 implique de nombreux tournants dans des rues relativement étroites? Une telle configuration laisse à penser qu'on prend un sérieux risque en matière de sécurité routière, particulièrement en ce qui concerne les cyclistes. Autant un tram long emprunte une trajectoire prévisible et inamovible grâce à ses rails, autant un bus biarticulé est susceptible de se déporter sans qu'un usager de la route extérieur au bus ne puisse l'anticiper.

Qu'en est-il du prix? Le Van Hool qui nous a été présenté est vendu entre 700.000 et 1 million d'euros. Sachant que ce type de bus ne pourrait être utilisé que sur certaines lignes au profil adapté, je m'interroge sur le nombre de véhicules dédiés à la ligne 71 qu'il faudrait acquérir pour offrir le service d'un bus toutes les trois ou quatre minutes en heure de pointe, comme vous l'aviez annoncé il y a quelque temps. Je maintiens mon scepticisme en ce qui concerne cette fréquence.

Les véhicules que nous avons testés sont des véhicules hybrides diesel. Êtes-vous prêt à en commander si la motorisation n'est pas entièrement

Bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Naar verluidt waren de deelnemers eerder positief na de tests. Hoe luiden de conclusies van de MIVB en van het gewest? Hoe gaat dit nu verder?*

Hoeveel bussen zijn er nodig voor de exploitatie van lijn 71? Hoeveel bedraagt het prijsverschil tussen een gelede en een dubbelgelede bus? Als de MIVB en de regering voor dubbelgelede bussen op lijn 71 opteren, hoe lang duurt het dan vooraleer de eerste bussen ingezet kunnen worden?

Welke impact kan een dubbelgelede bus hebben op wegen die niet berekend zijn op zulke zware voertuigen, waardoor er trillingen en scheuren in huizen kunnen ontstaan? Laat u dat onderzoeken met het oog op een eventuele aankoop van dubbelgelede bussen?

électrique ?

L'expérience des autres villes pose aussi question : on se rend compte que les villes qui ont opté pour ce type de véhicules longs le font soit rouler sur des itinéraires entièrement en site propre, soit disposent de voiries très larges et peu sinueuses, ce qui n'est pas le cas de Bruxelles. D'autres villes ayant testé ces véhicules (Tours, Reims, Amiens ou le réseau de la RATP) ont fait le choix de ne pas le retenir. Une attention a-t-elle été portée aux arguments ayant motivé le choix de ces villes ?

Outre ces questions d'ordre pratique, quelles sont les suites réservées au test ? A-t-il un simple statut d'élément intégré au dossier de la ligne 71, ou le choix de recourir à ce type de véhicule sur cette ligne a-t-il déjà été opéré ?

Quelles sont les conclusions, au moins provisoires, du test effectué ?

Discussion

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je souhaiterais rebondir sur les questions posées par ma collègue avec quelques questions complémentaires. D'abord, selon les premiers échos que nous avons pu avoir de la visite, les tests auraient eu un accueil assez positif de la part des participants. Je voulais savoir quelles étaient les conclusions de la STIB et de la Région par rapport à ces tests. Quelles suites y seront-elles données ?

Une question très intéressante concernait le nombre de véhicules qui seront nécessaires à l'exploitation de la ligne 71. Je voulais également savoir quelle est la différence de coût entre un bus articulé et un bus biarticulé. Si la STIB et le gouvernement font le choix des bus biarticulés pour l'exploitation de la ligne 71, dans quels délais pourrions-nous espérer une mise en service de ces bus sur cette ligne-là ?

Enfin, ma collègue a évoqué le problème du poids du véhicule et de l'impact qu'il peut avoir, notamment sur le pont Fraiteur. Ma question est plus large. Quel est l'impact que ce type de charroi peut avoir sur des voiries qui ne sont parfois pas adaptées à la circulation de charrois aussi lourds ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Op 19 april was er in het kader van de inspraakprocedure rond de heraanleg van de Elsensesteenweg een testrit met een dubbelgelede bus op lijn 71. Ik wacht op de resultaten daarvan.*

De bij de test gebruikte bus was zes meter langer dan de norm voorschrijft voor de normale gelede bussen, maar niet zwaarder. De belasting per wielas is vergelijkbaar met die van de gelede bussen die dagelijks over de Fraiteurbrug rijden. Infrabel renoveert de brug trouwens binnenkort.

De delen van een dubbelgelede bus bewegen zich op dezelfde manier als die van een gelede bus. Het risico op uitwijken in een bocht, is beperkt. De deelnemers aan de test stelden tot hun verbazing vast dat geen enkel voertuig op de Elsensesteenweg dubbel geparkeerd stond.

Het gewest koopt 235 bussen aan, waaronder ook hybride bussen. Daarnaast lopen er op vier lijnen tests met elektrische bussen. Daarvoor moeten heel wat bestekken worden opgemaakt. Als het gewest voor dubbelgelede bussen zou kiezen, kan de MIVB die echter niet voor 2025 kopen. Ik zou het meerjarenplan kunnen aanpassen, maar het is niet de bedoeling om die bussen nog tijdens deze regeerperiode te kopen.

Zodra de tests zijn afgerond, bekijk ik de mogelijkheden.

Op lijn 71 zijn dubbelgelede bussen zelfs bij een hogere frequentie mogelijk. Dat maakt dat type bus interessant.

Ik ga zeker niet overhaast te werk in dit dossier. Er zijn momenteel andere, belangrijkere zaken.

Je pense à des voiries qui n'ont pas spécialement été refaites avec un coffre en pavés, avec juste une couche d'usure qui peut causer des vibrations ou des fissures dans les maisons. Ces informations seront-elles aussi analysées dans le cadre de la mise en service de ces bus biarticulés ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le 19 avril, nous vous avons invités à effectuer un aller et retour dans un bus biarticulé sur la ligne 71. Je m'y étais engagé dans le cadre du processus de participation des commerçants et riverains au projet de réaménagement de la chaussée d'Ixelles. Nous attendons les résultats du test.

Le bus testé ne sort de la norme qu'en termes de longueur - 6 mètres supplémentaires par rapport à un bus articulé (18 mètres), ce qui donne un total de 24 mètres -, mais pas en termes de poids. La charge par essieu est similaire à celle des bus articulés qui circulent tous les jours sur le pont Fraiteur, lequel sera prochainement rénové par Infrabel.

Les remorques d'un bus biarticulé se comportent comme celle d'un bus articulé. Les risques de déport dans les virages sont limités sur les bus testés, leur dernier essieu étant directionnel. Lors du test, les participants ont été étonnés de constater qu'aucun véhicule n'était stationné en double file sur la chaussée d'Ixelles...

Nous sommes en train d'acheter 235 bus, dont des hybrides. Nous effectuons des tests de bus électriques sur quatre lignes. Cela demande beaucoup de travail et la rédaction de nombreux cahiers des charges. Même si notre décision était positive, la STIB n'aurait pas la possibilité financière d'acheter des bus biarticulés, car leur acquisition n'est pas prévue avant 2025. Bien entendu, nous pouvons adapter le plan pluriannuel, si nécessaire, mais notre intention n'est pas d'acheter ce matériel sous la présente législature.

Après les tests, nous verrons ce qu'il est possible de faire.

Il ne faut pas oublier qu'en principe, sur le trajet du 71, les bus biarticulés peuvent suffire même pour une fréquentation plus élevée. C'est d'ailleurs la

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is goed dat u zo behoedzaam te werk gaat. Het verheugt mij dat Infrabel de Fraiteurbrug vernieuwt. Tegenstanders van de tram hebben daardoor weer een argument minder.*

Ik betwijfel nog steeds of het mogelijk is om de komende jaren met een bus de vraag op lijn 71 op te vangen, zeker omdat het mij onwaarschijnlijk lijkt dat die bussen om de drie à vier minuten zullen rijden.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Welke maatregelen neemt u om de doorstroming van bus 71 zo vlot mogelijk te laten verlopen, in het bijzonder op het kruispunt van de Elsensesteenweg met het Flageyplein?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Op het deel tussen het Fernand Cocqplein en de Naamsepoort krijgt de bus een eigen bedding. De werken om die aan te leggen zijn al gestart.*

Ook op de Kleine Ring komt er in twee richtingen een busstrook op het grondgebied van Brussel-Stad. Het drukste deel van het traject van lijn 71 krijgt dus een eigen bedding.

Ik bestudeer nog welke maatregelen mogelijk zijn om de doorstroming tussen Flagey en Delta te verbeteren.

Niet alle bussen op lijn 71 die in Delta vertrekken, moeten tot in het centrum rijden. Het traject zou

raison pour laquelle ce type de bus est intéressant.

L'exercice va se poursuivre, mais sans précipitation. Cela ne fait pas partie de nos priorités du moment.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Votre prudence est la bienvenue. Je prends note avec intérêt que le pont Fraiteur va être réparé, faisant ainsi tomber un des arguments anti-tram. Je n'imagine en effet pas que l'on puisse le rénover en ne prévoyant pas le passage éventuel d'un tram.*

Je reste extrêmement sceptique sur la capacité d'un bus à répondre aux besoins de volume du 71 dans les années à venir, surtout que je doute fortement quant à une régularité de passage de l'ordre de trois à quatre minutes.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Comme le gouvernement ne compte pas investir sous cette législature, puisque le plan pluriannuel jusqu'à 2025 est déjà bouclé au niveau financier, quelles mesures sont prises pour fluidifier au maximum le trajet du 71, en particulier au carrefour entre la chaussée d'Ixelles et la place Flagey ?*

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

M. Pascal Smet, ministre.- *Le tronçon compris entre la place Fernand Coq et la Porte de Namur est le plus impacté. Sur cette partie, le bus sera en site propre. Les travaux ont d'ailleurs déjà commencé à la chaussée d'Ixelles.*

Vous noterez que, dans le plan relatif à la piste cyclable sur la Petite Ceinture, une bande de circulation bidirectionnelle est prévue pour les bus sur la partie située sur la Ville de Bruxelles. Cela implique que le segment le plus fréquenté du trajet du bus 71 sera de facto en site propre.

Entre la place Flagey et Delta, des mesures ponctuelles pour assurer davantage de fluidité sont encore à l'étude.

voor een aantal bussen beperkt kunnen worden tot Flagey. Dat soort oplossingen zal ik nog bestuderen.

- Het incident is gesloten.

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".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Begin dit jaar trad het Gewestelijke Parkeerbeleidsplan (GPBP) in werking. De gemeenten moeten nu een gemeentelijk parkeeractieplan opstellen en aan de regering voorleggen. Een element van het gemeentelijke parkeerbeleid is het bepalen van de tarieven voor de bewonerskaarten. Daarin blijken er heel wat verschillen te zijn. Collega Van Achter heeft daarover een paar weken geleden een actualiteitsvraag gesteld. Ook ik heb nog een aantal specifieke vragen.

In Etterbeek zijn de bewonerskaarten het goedkoopst. Je betaalt er niets voor drie bewonerskaarten. Molenbeek is de duurste gemeente. Daar betaal je 280 euro per jaar voor drie bewonerskaarten. In Elsene, Evere, Schaarbeek en Brussel-Stad kun je maar twee bewonerskaarten krijgen.

Onlangs ondervroeg ik de minister over de gemeentelijke indeling in parkeerzones, een ander belangrijk element van het GPBP. De basisregel in dat plan is dat Brusselaars een gewestelijke parkeerkaart kunnen aanvragen. Daarmee mogen ze in een straal van 1,5 km rond hun woning parkeren. Ze mogen hiermee dus buiten de

Comme je l'ai dit, il n'est pas nécessaire que tous les bus 71 partant de Delta rejoignent le centre-ville. On peut envisager des 71 barrés qui circuleraient entre la place Flagey et Delta, puisque c'est sur cette partie que la fréquentation est la plus élevée. Mais on a encore du temps pour réfléchir et trouver des solutions.

- L'incident est clos.

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".**

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) est entré en vigueur au début de cette année. Les communes doivent maintenant soumettre un plan d'action communal de stationnement au gouvernement.*

La fixation des tarifs des cartes de riverains relevant de la politique communale de stationnement, les disparités sont nombreuses entre les communes.

La division de la commune en zones de stationnement est un autre élément important du PRPS. Ce dernier prévoit que les Bruxellois peuvent demander une carte régionale de stationnement leur permettant de stationner dans un rayon de 1,5km autour de leur habitation, donc parfois en dehors des limites de leur commune. Plusieurs communes s'étant opposées à cette règle, le nouveau règlement du stationnement permet aux communes de déterminer sur leur territoire des zones de stationnement d'environ 150ha pour les riverains.

Il y a cinq mois, le ministre ne savait pas encore quelles communes voulaient limiter les secteurs et

gemeentegrenzen parkeren, zolang het maar binnen de toegewezen zone is. Een aantal gemeenten heeft zich daartegen verzet. Dat heeft ertoe geleid dat het nieuwe parkeerreglement daarmee rekening houdt.

Het nieuwe parkeerreglement maakt het de gemeente mogelijk om zelf zones af te bakenen van ongeveer 150 ha, waarin de inwoners mogen parkeren. Die zones zouden enkel het eigen grondgebied bestrijken.

De minister zei dat de lokale gemeentebesturen kunnen beslissen of ze al dan niet van die uitzondering willen gebruikmaken. Een vijftal maanden geleden wist de minister nog niet welke gemeenten zich bij het bepalen van de deelsectoren en parkeerzones tot hun grondgebied willen beperken. Eerst wilde hij de gemeentelijke actieplannen en de reglementeringen van de gemeenten ontvangen.

De Brusselse gemeenten spelen vandaag een belangrijke rol in het realiseren van de gewestelijke mobiliteitsambities.

Is de harmonisatie van de tarieven van de gemeentelijke parkeerkaarten al ingezet? Dat is volgens mij een van de bedoelingen van het beleidsplan.

Volgens het besluit bedragen de tarieven minstens 10 euro voor de eerste kaart, 50 euro voor de tweede kaart en 250 euro voor de derde. In welke mate kunnen de gemeenten hiervan afwijken? Een te groot verschil in tarieven dreigt een van de pijlers van het gewestelijke parkeerbeleid te ondergraven, namelijk de mogelijkheid om ook buiten de gemeentegrenzen te kunnen parkeren.

Over hoeveel tijd beschikken de gemeenten om hun parkeerplan, inclusief de tarieven voor de parkeerkaarten, aan te nemen? U zei eerder dat het in de komende maanden dient te gebeuren. Hebt u een deadline vastgelegd?

Welke gemeenten zullen gebruikmaken van de uitzonderingsregel voor de parkeerzones? Hoeveel gemeenten willen parkeerzones afbakenen op hun grondgebied?

Bespreking

zones de stationnement à leur territoire. Il voulait d'abord recevoir les plans d'action communaux et les réglementations des communes.

L'harmonisation des tarifs des cartes communales de stationnement est-elle déjà amorcée ?

Dans quelle mesure les communes peuvent-elles déroger aux tarifs minimaux des cartes de riverains précisés dans l'arrêté ? Une trop grande différence dans les tarifs risque de saper un des piliers de la politique régionale de stationnement, à savoir la possibilité de stationner aussi en dehors des limites communales.

De combien de temps les communes disposent-elles pour adopter leur plan de stationnement, y compris les tarifs des cartes de stationnement ? Avez-vous fixé une date butoir ?

Combien de communes veulent délimiter les zones de stationnement sur leur territoire ? Quelles sont-elles ?

Discussion

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het is niet nieuw dat gemeenten verschillende tarieven hanteren voor de vrijstellingskaart 'buurtbewoner'. De vigerende tarieven voor een eerste vrijstellingskaart 'buurtbewoner' liggen tussen 0 en 30 euro. Het gewijzigde regeringsbesluit legt een minimumprijs op van 10 euro voor de eerste vrijstellingskaart. Dat zal aanleiding geven tot een eerste afstemming. Ik zal een overzicht van alle tarieven aan het verslag toevoegen.

Bij de harmonisatie van het parkeerbeleid zijn er verschillende gradaties gehanteerd, waardoor verschillende situaties op een andere manier kunnen worden ingevuld. Het Brussels Gewest streeft ernaar om voor bezoekers overal dezelfde parkeerzones en tarieven te hanteren. Een bezoeker zal bijvoorbeeld in de rode parkeerzone in alle gemeenten hetzelfde tarief betalen.

Voor de vrijstellingskaarten en in het bijzonder voor de vrijstellingskaart 'buurtbewoner' is ervoor gekozen om te werken met een minimumbedrag van 10 euro voor de eerste vrijstellingskaart. Dat zal tot een nivellering leiden en de verschillen tussen de meeste gemeenten wegwerken. Momenteel hanteren vier op de negentien gemeenten het dubbele of meer dan het dubbele van 10 euro. De gemeenten hebben dus nog altijd de ruimte om met hogere tarieven dan het minimumtarief een lokaal antwoord te formuleren op de autodruk, die ze ervaren. Zuiver vanuit mobiliteitsoogpunt wordt de prijs van een bewonerskaart idealiter afgestemd op de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen on- en off-street in een wijk. De parkeerdensiteit bepaalt dan de kosten van een parkeerplaats in een publieke ruimte, ook voor de bewoners.

De vorige regering heeft ervoor gekozen om dat idee niet in het GPBP, dat we nu uitvoeren, op te nemen, maar dat kan altijd.

Ik kan vandaag geen exhaustief antwoord geven, omdat de meeste gemeenten nog bezig zijn met hun gemeentelijk parkeeractieplan aan te passen. Zes gemeenten hebben bijvoorbeeld al een keuze van de deelsectoren gemaakt. Een gemeente kiest voor vaste sectoren en twee gemeenten hebben nog geen indeling in sectoren gemaakt. Negen gemeenten hebben nog geen standpunt ingenomen,

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il n'est pas neuf que les communes pratiquent des tarifs différents pour les cartes de dérogation destinées aux riverains. La fixation d'un tarif minimum par l'arrêté gouvernemental modifié permettra une première harmonisation. Je joindrai la liste de tous les tarifs au compte rendu.*

Par ailleurs, la Région bruxelloise s'efforce d'uniformiser les zones de stationnement et les tarifs afin que les visiteurs paient le même prix partout, par exemple en zone rouge.

Pour la carte de dérogation, et en particulier celle des riverains, il a été choisi de fixer le prix minimum de la première carte à dix euros. Cette règle permettra de supprimer les différences entre la plupart des communes.

Les communes conservent la possibilité de fixer des tarifs plus élevés pour répondre localement à la pression automobile. Du point de vue de la mobilité, le prix d'une carte de riverain devrait idéalement être basé sur l'offre et la demande de places de stationnement en voirie et hors voirie dans un quartier. Le gouvernement précédent avait choisi de ne pas reprendre cette idée dans le PRPS que nous mettons en œuvre, mais nous pouvons toujours le faire.

La plupart des communes adaptant encore actuellement leur plan d'action communal de stationnement, je ne puis vous fournir une réponse exhaustive aujourd'hui.

Une réunion avec les communes est prévue la semaine prochaine à propos de la mise en œuvre du PRPS. Les délais seront alors plus clairs.

omdat het ontwerp van het gemeentelijke actieplan of van de aparte parkeersectorenkaart nog niet werd goedgekeurd.

Ik zit op vrij korte termijn met de gemeenten samen om te praten over de uitvoering van het GPBP. Dan zal er meer duidelijkheid zijn over de termijnen. De vergadering was al eerder gepland, maar is door onverwachte omstandigheden al twee keer verschoven. Ik hoop dat ze de komende week kan plaatsvinden.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- U wilt zich niet vastpinnen op een einddatum. Wenst u dat de gemeentelijke parkeeractieplannen klaar zijn tegen september?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik wacht eerst de vergadering af.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik zal de kwestie volgen en de vraag blijven herhalen tot ik een antwoord heb gekregen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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,

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Vous ne voulez pas vous en tenir à une date butoir. Souhaitez-vous que les plans d'action communaux de stationnement soient prêts pour septembre ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'attends d'abord la réunion.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Je suivrai le dossier et répéterai ma question jusqu'à ce que j'obtienne une réponse.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

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,

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

De voorzitter.- Minister Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) legt de eigenaars van kantoorgebouwen een quotum op voor parkeerplaatsen.*

Bij de vernieuwing van de milieuvergunning voor een kantoorgebouw zal de aanvrager ofwel het overtollige aantal parkeerplaatsen moeten schrappen voor herbestemming, of ze ter beschikking stellen voor buurtbewoners of als openbare parkeerplaatsen of per parkeerplaats een milieuheffing betalen.

De terbeschikkingstelling van de parkeerplaatsen blijkt niet evident. Vaak leidt dat tot hoge kosten, onder meer voor de installatie van slagbomen en videocamera's, voor het beheer van de huurgelden, en het brandveilig maken.

De maatregel in het BWLKE is moeilijk uit te voeren en de rentabiliteit van het ter beschikking stellen van de overtollige parkeerplaatsen voor het brede publiek is twijfelachtig, wat de eigenaars niet aanzet die keuze te maken.

Om het gemengde gebruik van de parkings of de herbestemming te vergemakkelijken, voorziet het BWLKE erin dat het parkeeragentschap vanaf de uitreiking van de vergunning voor alle aspecten van het dossier het aanspreekpunt van de titularis wordt.

Parking.brussels zal op vraag van de titularis van de milieuvergunning de overtollige parkeerplaatsen beheren en herbestemmen als openbare parkeerplaats.

Heeft parking.brussels daarvoor een begeleidingsdienst? Hoeveel medewerkers telt die dienst? Wat is het budget voor die opdrachten?

Hoeveel houders van milieuvergunningen die

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

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En matière de stationnement, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) qui s'applique aux entreprises depuis le mois de février 2014, entend réguler, au travers du permis d'environnement, le nombre d'emplacements de parking de bureaux. À cette fin, il fixe, sous la réserve de circonstances particulières, un quota maximal de places admissibles.

Dans le cadre du renouvellement de son permis d'environnement relatif à un immeuble de bureaux, le demandeur devra soit supprimer les emplacements considérés comme excédentaires pour les réaffecter à un autre usage, soit mettre ces emplacements à disposition du public comme parking pour riverains ou comme parking public, soit encore conserver les emplacements moyennant le paiement pour chacun d'entre eux d'une charge environnementale.

Cette possibilité pour le titulaire du permis d'environnement de mettre les emplacements à disposition du public comme parking pour riverains ou comme parking public semble poser problème aux non-professionnels en gestion de parking. La plupart des immeubles n'ayant pas été conçus pour accueillir le grand public, rendre public l'accès à des propriétés privées nécessite de consentir des coûts d'aménagement, d'installation (barrières, vidéo, etc.) et de gardiennage.

À cela s'ajoutent les coûts d'organisation et de gestion de la perception du loyer des places mises à disposition des riverains. Enfin, ces coûts sont amplifiés par les mesures à prendre pour être en conformité avec les normes de sécurité incendie.

En somme, le mécanisme mis en place par le Cobrace est lourd et la rentabilité du choix de mettre à disposition du grand public les places de parking définies comme excédentaires n'est pas du tout évidente, de telle sorte que les propriétaires

ervoor hebben gekozen om hun overtollige parkeerplaatsen ter beschikking te stellen van het publiek, hebben een beroep gedaan op parking.brussels? Om hoeveel overtollige parkeerplaatsen gaat het?

Met welke problemen krijgen de houders van milieuvergunningen over het algemeen te maken wanneer ze overtollige parkeerplaatsen ter beschikking stellen? Wat werd er precies aan parking.brussels gevraagd op het vlak van begeleiding? Welke hulp biedt parking.brussels om problemen te verhelpen?

Hoe worden ondernemingen aangemoedigd en ondersteund bij hun inspanningen om parkeerplaatsen te herbestemmen?

Hoeveel van de voor het publiek ter beschikking gestelde parkeerplaatsen worden beheerd door parking.brussels? Welke opdrachten vervult het parkeeragentschap in dat kader? Hoeveel kost dat beheer? Wie neemt die kosten voor zijn rekening?

sont faiblement incités à faire ce choix.

Afin de faciliter la mutualisation des parkings ou le changement d'affectation, le Cobrace prévoit que, dès la délivrance du permis, l'Agence de stationnement a pour mission de devenir l'interlocuteur du titulaire du permis d'environnement pour ce qui concerne les aspects relatifs à la mise à disposition des emplacements de parking à des fins de parking public (assistance éventuelle, contrôle du respect des conditions liées à l'octroi du label "bâtiment public", mise à jour du cadastre, exploitation éventuelle des emplacements, etc.).

L'agence de stationnement pourra, à la demande du titulaire du permis d'environnement, gérer les emplacements de parking excédentaires et réaffectés aux fonctions de parking public.

Compte tenu de tous ces éléments, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Qu'en est-il de la mise en place, au sein de parking.brussels, d'un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parcage affectés à des fonctions de logement ? Combien d'agents sont affectés à ces missions ? Quel est le budget affecté à ces missions ?

Combien de titulaires de permis d'environnement, ayant fait le choix de réaffecter les places excédentaires pour les mettre à la disposition du public, ont-ils fait appel à parking.brussels ? Combien d'emplacements de parking excédentaires réaffectés cela représente-t-il ?

De manière générale, quels sont les problèmes rencontrés par les titulaires de permis d'environnement pour mettre les emplacements excédentaires à destination du public, comme parking pour riverains ou comme parking public ?

Quel est l'objet des demandes faites à parking.brussels dans le cadre de sa mission d'accompagnement ?

Quelles aides et solutions sont apportées par parking.brussels pour résoudre ces problèmes ?

Quels sont les incitants et les mécanismes de soutien des entreprises dans leur effort de

reconversion des emplacements de parking supprimés ?

Précisément, combien d'emplacements de parking mis à la disposition du public sont-ils gérés par parking.brussels ?

Quelles tâches sont remplies dans le cadre de cette gestion ? (Sécurisation des immeubles, organisation et gestion de la perception des loyers, organisation de l'accès pendant la nuit, aménagement et installation de barrières, de caméras vidéos, gardiennage pour empêcher l'accès aux personnes non autorisées, assurer le bon fonctionnement des sorties de secours en dehors des heures de bureau)

Quels sont les coûts de cette gestion et qui a la charge de ces coûts ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Parking.brussels moet de gesprekspartner worden van de houders van een milieuvergunning die hun overtollige parkeerplaatsen willen openstellen voor het publiek. Het agentschap kan op vraag van de vergunninghouder die parkeerplaatsen zelfs beheren.*

Parking.brussels nam in januari 2017 een medewerker in dienst voor deze opdracht en trok 255.000 euro uit voor de behandeling van aanvragen. Gezien de vele hinderpalen gaat het tot op vandaag nog maar over een vijftigtal parkeerplaatsen.

De in het BWLKE opgenomen maatregel is inderdaad te omslachtig. De beveiliging van de toegang bij het openstellen van de parkeerplaatsen is duur. Daarnaast zijn er de kosten voor het dagelijks beheer en de gewest- en gemeentebelastingen. Bovendien zijn dergelijke projecten aan soms lang aanslepende en complexe stedenbouwkundige procedures onderworpen, wat de vergunninghouder demotiveert.

De vergunninghouders gaan dan ook liever met een bedrijf dat parkings beheert in zee. Dat zorgt voor de uitrusting en vraagt een vergoeding op basis van de inkomsten. Het neemt ook het klantenbeheer voor zijn rekening.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Une des missions de l'Agence de stationnement est de devenir l'interlocuteur du titulaire du permis d'environnement pour la mise à disposition des emplacements excédentaires à des fins de parking public. Elle pourra même gérer ces derniers si le titulaire du permis le demande.

L'Agence a engagé en janvier 2017 un collaborateur chargé de cette mission et provisionné 255.000 euros pour répondre aux éventuelles demandes. Celles-ci sont encore rares compte-tenu des contraintes assez lourdes que vous avez évoquées. L'engagement du personnel est, de plus, assez récent.

Quelques titulaires ont interpellé l'Agence pour le renouvellement de leur permis, mais nous n'en sommes pas au stade de la concrétisation. Il faut distinguer une demande officielle et l'établissement de discussions préalables à une réelle coopération. Nous avons reçu une demande officielle portant sur une cinquantaine d'emplacements.

Vous avez évoqué avec raison la lourdeur du mécanisme instauré par le Cobrace. La question du coût de la sécurisation des accès en cas d'ouverture au public, notamment hors des horaires habituels, est importante. La question du coût de réalisation de certains projets se pose également, comme celle de la gestion quotidienne et des taxes régionales et

Ik ontmoette onlangs vertegenwoordigers van parkeerbedrijven. Ik heb hen aangemoedigd om op de ingeslagen weg voort te gaan, want de privésector kan een belangrijke rol spelen in het openstellen van overtollige parkeerplaatsen.

Parking.brussels kan een analyse maken van de parkeermogelijkheden langs de weg. Op basis daarvan kan de vraag worden ingeschat en een businessplan opgesteld.

Het agentschap kan ook steun bieden bij de opmaak van het dossier voor de vernieuwing van de vergunning en van het effectenrapport.

Daarnaast treedt parking.brussels op als facilitator ten opzichte van de administraties als er compensatie nodig is bij de heraanleg van de weg.

Over het aantal door parking.brussels beheerde parkeerplaatsen kan ik nog niet veel zeggen, aangezien het agentschap nog maar net zijn nieuwe medewerker heeft aangeworven. Ik vind het trouwens ook niet erg dat een privébedrijf die taken op zich neemt, zolang de parkeerplaatsen efficiënt worden gebruikt.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het

communales. Ce type de projets est aussi soumis à des procédures d'urbanisme parfois longues et complexes, assez démotivantes.

En conséquence, les titulaires se retournent davantage vers des sociétés actives dans ce secteur sans intermédiaire. Le modèle d'exploitation de ces opérateurs de mutualisation des emplacements de parking excédentaires consiste à prendre en charge l'installation des équipements d'exploitation et de se rémunérer sur les revenus générés. L'opérateur se charge également de la gestion des clients, comme la facturation.

Vous connaissez probablement B-Parking. Entre-temps, un autre opérateur est apparu sur le marché bruxellois, Zenpark. J'ai récemment rencontré ses représentants et les ai encouragés. Le secteur privé a un rôle important à jouer pour mutualiser ces emplacements excédentaires.

Parking.brussels propose d'analyser le contexte de stationnement en voirie à proximité afin d'identifier les demandes éventuelles des riverains, des visiteurs, des entreprises, toutes des informations utiles pour la mise sur pied d'un plan d'affaires.

L'Agence peut également apporter son aide en ce qui concerne la réalisation du dossier de renouvellement de permis et les rapports d'incidence.

Parking.brussels agit en outre comme facilitateur entre les différentes administrations lorsque la mutualisation permettrait de répondre à un besoin de compensation dans le cadre d'un réaménagement des voiries et propose une expertise opérationnelle des lieux.

La question du nombre d'emplacements est un peu prématurée, puisqu'un collaborateur vient d'être engagé par l'Agence. Vous l'aurez compris, je ne suis pas contre le fait que ce soit l'Agence Bruxelles stationnement qui s'en occupe, mais je ne suis pas non plus contre l'idée que le secteur privé s'en charge. Ce qui compte, c'est que ce soit mutualisé de manière efficace et cohérente sur le territoire de la Région. Les deux sont donc possibles.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Merci pour

Frans).- *Waarom duurde het zo lang om die medewerker in dienst te nemen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Niet ik, maar parking.brussels heeft hem aangenomen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Waarom duurde het zo lang?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Parking.brussels werkt autonoom, met een raad van bestuur. Zelfs in een klassiek gewestelijk agentschap ligt een snelle aanwerving niet voor de hand.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U zei eerder dat het budget uit het Klimaatfonds moest komen, dat wordt gestijfd door de uitvoering van het BWLKE. Parking.brussels en Leefmilieu Brussel hebben de zaak dus een hele tijd naar elkaar doorgeschoven.*

Het belangrijkste is dat die medewerker er is.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is een primeur!*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat u die voor mij gehouden hebt! Toch ben ik teleurgesteld. Na drie of vier jaar zijn er genoeg milieuvergunningen vernieuwd om een of meer medewerkers van parking.brussels werk te verschaffen.*

U zei dat parking.brussels weinig aanvragen krijgt. Gaat het om aanvragen om begeleiding?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Om te beginnen zijn bedrijven niet gewend om begeleiding te krijgen. Daarnaast zijn ze wat terughoudend, omdat veiligheid en toegankelijkheid belangrijker zijn geworden. Ik ben er echter van overtuigd dat de komst van een tweede speler op de Belgische markt de zaak in een stroomversnelling kan brengen.*

vos réponses. Cependant, je n'ai pas bien compris pourquoi vous aviez tellement tardé avant d'engager une personne. Y a-t-il une raison objective ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas moi qui ai engagé, mais l'Agence.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Oui, mais pourquoi l'Agence a-t-elle tant tardé ?

M. Pascal Smet, ministre.- Parce qu'elle fonctionne de manière autonome, avec un conseil d'administration... Même dans une administration régionale classique, ce n'est pas évident.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'ai posé plusieurs fois une question à ce sujet, et c'était parce que le budget dépendait du Fonds climat, alimenté par l'exécution du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace). Donc, pendant tout un temps, ça tournait entre l'Agence et Bruxelles Environnement.

La grande nouvelle, c'est que cette personne est engagée, c'est magnifique ! On espère qu'elle va pouvoir faire son travail.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est une primeur !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous remercie de me l'avoir réservée ! Malgré tout, c'est plutôt une déception. On a attendu... Au bout de trois ou quatre ans, il y a eu un renouvellement d'un nombre de permis d'environnement suffisant pour donner du travail à un ou plusieurs collaborateurs de parking.brussels.

Vous parliez de demandes qui se faisaient assez rares auprès de parking.brussels, mais est-ce que ce sont des demandes d'accompagnement ?

M. Pascal Smet, ministre.- D'abord, les entreprises n'ont pas l'habitude de cela. Ensuite, il y a une certaine réticence, plus que par le passé, avec des questions de sécurité, d'accès... Cela aussi entre en ligne de compte. Mais je crois aussi que nous devons accélérer encore, et que l'arrivée d'un deuxième partenaire sur le marché belge pourrait aider.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U hebt het over weinig aanvragen. Dat is vaag.*

Gaat het om vijftig privaat beheerde parkeerplaatsen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nee, parking.brussels beheert ze. Ik bezorg u de details.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Zijn overheidsdiensten ook verplicht parkeerplaatsen ter beschikking te stellen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nee, maar in de toekomst mogelijk wel.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wilt u een einde maken aan de uitzondering die voor hen geldt?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben daar niet tegen, maar dat zou de veiligheidsopdracht van de overheden bemoeilijken. Het parlement zal het daar niet snel mee eens zijn!*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Overheden moeten het voorbeeld geven. U kunt beter daar beginnen in plaats van in de privésector.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MARC LOEWENSTEIN**

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

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

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous parlez de demandes "rares" et de "quelques" titulaires. Cela n'est pas très précis.

Les cinquante places de parking sont donc privées ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non. Selon mes informations, elles seront gérées par l'Agence. Je vous communiquerai les détails.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Outre les entreprises privées, les administrations publiques sont-elles visées par cette obligation ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, mais cela pourrait être le cas à l'avenir.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Comptez-vous mettre un terme à la dérogation qui leur est accordée ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne suis pas contre cette idée, mais cela compliquerait encore la tâche des autorités publiques en matière de sécurité. Essayez donc de proposer cela au parlement !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les administrations publiques devraient donner l'exemple. Il vaudrait mieux commencer par elles, au lieu de demander au secteur privé de consentir un tel effort. Cela tombe sous le sens.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

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

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

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Aujourd'hui,

Frans).- Er bestaan tegenwoordig heel wat diensten aan huis om personen bij te staan en te verzorgen die door een handicap, ouderdom of welke reden dan ook, al dan niet tijdelijk, hulpbehoevend zijn. Zo kunnen die personen in hun huis blijven en vermijden we een overbevolking van gespecialiseerde opvangcentra.

Al die verplegers, sociaal assistenten, medewerkers voor huishoudhulp enzovoort moeten wel de baan op en ook zij ontkomen niet aan de Brusselse verkeersopstopping. Het is alvast een goede zaak dat die beroepscategorieën voortaan in aanmerking komen voor een speciale gewestelijke parkeerkaart van 75 euro, maar het zou nog beter zijn als het gewest hen de toestemming gaf om de rijstroken te gebruiken die bestemd zijn voor MIVB-voertuigen. Daarvoor zou alleen maar de bewegwijzering aangepast moeten worden en aangezien het ruw geschat slechts om een honderdtal voertuigen gaat, zou dat bovendien geen noemenswaardige invloed hebben op de reissnelheid van de MIVB-voertuigen.

Wat is uw standpunt? Bent u er voorstander van om de MIVB-rijstroken open te stellen voor voertuigen van thuiszorgpersoneel?

Wanneer zou die maatregel toegepast kunnen worden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

plusieurs opérateurs proposent des services de soins à domicile pour les personnes fragilisées, que ce soit des personnes âgées, malades, en perte d'autonomie ou souffrant de handicap ponctuel ou chronique.

Ces services sont d'une importance capitale. Outre l'aide médicale, paramédicale ou familiale (infirmiers, kinés, sages-femmes, assistants sociaux, aides-ménagères, puéricultrices, etc.), certaines sociétés proposent des services de vigilance ou livrent des repas chauds à domicile. Ces diverses formes d'assistance permettent de maintenir les gens chez eux et évitent d'engorger les institutions spécialisées, avec les conséquences que cela engendre, notamment sur les finances publiques.

Sachant que le prestataire principal de soins à domicile à Bruxelles, la Centrale des soins à domicile (CSD), compte 55 véhicules, on peut évaluer à une petite centaine le nombre de voitures empruntant quotidiennement les rues de Bruxelles pour aller d'un patient à l'autre.

Si la Région propose désormais une carte régionale de stationnement à 75 euros pour cette catégorie d'usagers assimilés à des prestataires de soins médicaux à domicile, il n'est pas rare qu'ils se retrouvent coincés dans les embouteillages.

Un moyen pour la Région bruxelloise de les aider serait de les autoriser à emprunter, comme les taxis, les sites propres des transports publics. Le panneau de signalisation existant pourrait être adapté dans ce sens. En outre, vu le nombre de véhicules concernés, cela n'aurait que peu d'impact sur la vitesse commerciale de la STIB.

Dès lors, monsieur le ministre, pourriez-vous me communiquer la position du gouvernement sur cette question ?

Êtes-vous favorable à l'idée d'ouvrir les sites propres de la STIB aux véhicules de soins à domicile ?

Dans l'affirmative, quand cette mesure pourrait-elle entrer en application ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit d'une matière

Dat is eerder een federale bevoegdheid. De Wegcode bepaalt immers dat die bijzondere rijstroken alleen toegankelijk zijn voor openbaar vervoer, taxi's en schoolbussen en in bepaalde gevallen ook voor fietsers als dat aangegeven is met een fietserslogo.

Voor het aanleggen of verwijderen van dergelijke bijzondere rijstroken wordt er in de eerste plaats gekeken naar de veiligheid van de gebruikers en daarna pas naar het belang ervan voor de gebruikers.

Tegenwoordig maakt iedere aparte mobiliteitsgroep, zoals die van de motorfietsen, voertuigen voor carpooling, elektrische voertuigen enzovoort, aanspraak op die bijzondere rijstroken. Elke vraag wordt afzonderlijk onderzocht en afgewogen op basis van openbaar nut en het is dus zoeken naar een evenwicht. Bovendien is het in een stedelijke omgeving niet zo evident onder meer door de vele kruispunten en de voorrang voor bussen. Die rijstroken worden dan ook nog eens gebruikt door de hulpdiensten en voor hen telt elke seconde.

Kortom, al die aanvragen voor uitzonderlijke toegang maken het geheel nogal onoverzichtelijk en moeilijk te beheren. Bovendien zouden gewone automobilisten kunnen denken dat zij ook op de busrijstrook mogen rijden en dan is het einde helemaal zoek. Ik begrijp uw vraag, maar sta er nogal terughoudend tegenover.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Uw antwoord stelt mij teleur, hoewel ik het met u eens ben dat een bijzondere rijstrook bijzonder moet blijven en dus niet toegankelijk moet zijn voor een hele reeks uitzonderingscategorieën.*

qui relève plutôt du pouvoir fédéral.

Les articles 72.5. (bande bus) et 72.6. (site spécial franchissable) du Code de la route n'autorisent pas ce type de véhicules aujourd'hui.

Les sites propres sont indiqués par un panneau F17 (marquage « BUS ») ou F18 (marquage « TAXI »), et ils sont accessibles uniquement aux véhicules des services réguliers de transport en commun, aux taxis et aux véhicules affectés au transport scolaire visés à l'article 39bis.

Les cyclistes ont accès aux sites spéciaux franchissables et aux bandes bus si les logos vélos sont présents. On peut également estimer que le pourcentage de trajets en bus en site propre avoisine les 18%. Les choix d'ouvertures/fermetures se fondent d'abord sur l'analyse de la sécurité des usagers et ensuite sur l'intérêt pour les usagers.

Le problème qui se pose aujourd'hui est que tous les véhicules veulent utiliser les bandes bus (motos, autopartage, covoiturage, autocars, voitures électriques). Chaque demande doit être examinée séparément et évaluée en fonction des déplacements d'utilité publique. Il faut rechercher un équilibre et gérer, dans les carrefours, le départ prioritaire des bus par exemple. En milieu urbain, ce n'est pas si évident, d'autant plus que les bandes bus sont également utilisées par les véhicules d'urgence (police, pompiers, ambulances). Pour eux, chaque seconde compte.

Nous avons fait un récapitulatif des demandes d'exceptions sur la bande bus. Cela devient très difficile à gérer et à contrôler. Nous craignons par ailleurs que les automobilistes croient qu'ils peuvent également rouler sur la bande bus. Je comprends votre question, mais je suis assez réticent.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous avoue ma déception par rapport à votre réponse. Je comprends vos réserves par rapport à toutes les demandes qui vous sont adressées. Il est important que le site propre garde sa spécificité. Si l'on accepte que tous les véhicules circulent sur un site propre, celui-ci perd sa spécificité de site propre et

In mijn ogen is thuiszorg echter een dienst van openbaar nut, ook al gaat het om privébedrijven. Bovendien gaat het om een relatief klein aantal wagens, met personeel dat zich dagelijks inzet voor het welzijn van de Brusselaars.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ja, maar daarna zullen artsen en spoedverplegers hetzelfde vragen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Volgens de jongste tevredenheidsenquête zijn de MIVB-reizigers in 2016 meer tevreden over de MIVB dan het jaar voordien, wat we alleen maar kunnen toejuichen.*

De klanten vragen wel een verbetering van de frequentie en van de overstapmogelijkheden. Ondanks de beloften van de regering gebeurt er niet veel. Zo blijft de MIVB vasthouden aan de overstap op de Churchillrotonde. Bovendien heeft de levering van nieuwe bussen vertraging opgelopen en zijn er geen nieuwe trams besteld, wat de frequentie op de lijnen, die in 2016 al verminderd is, nog meer in het gedrang zal brengen. Het is dus maar de vraag of de klanten in 2017 nog zo tevreden zullen zijn.

ne répond plus à la nécessité de voie prioritaire pour certains usagers.

Néanmoins, je pense que le service de soin à domicile, même s'il est privatisé, est un service d'intérêt public, nécessaire au quotidien et porteur de peu d'impact sur la mobilité, contrairement à un flot de voitures partagées.

La demande, au-delà de son côté sympathique, est nécessaire pour ce secteur qui travaille chaque jour pour les Bruxellois et pour permettre à ceux qui n'ont pas les moyens de pouvoir être soignés à domicile.

M. Pascal Smet, ministre.- Ensuite ce seront les médecins, puis les infirmières d'urgence qui en feront la demande...

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- M. le ministre, suivant une tradition maintenant bien établie, la STIB vient de communiquer les résultats de l'enquête de satisfaction de ses usagers pour l'année 2016. Le score réalisé en 2016 par rapport à l'année précédente affiche un très léger progrès. Nous ne pouvons que nous réjouir de voir la STIB stabiliser la distinction acquise un an auparavant.

On notera toutefois que la priorité accordée par la clientèle s'est portée sur l'amélioration des fréquences et des correspondances. Sur ce dernier point, malgré les souhaits exprimés par les clients de diminuer le nombre de ruptures de charge et l'engagement pris par le gouvernement de revoir certaines d'entre elles, rien ne se passe sur le terrain. L'exemple de la rupture de charge imposée

In 2015 werden slechts 8.200 reizigers bevraagd voor de tevredenheidsenquête. In 2016 waren het er 10.300, waarvan 3.000 telefonisch. Zijn de resultaten van de enquête via de website van de MIVB vergelijkbaar met die van de telefonische bevraging?

De klanten willen een hogere frequentie. Hoe zult u aan die vraag tegemoet komen? Hoe verklaart u dat de klanten voor de dienstverlening tussen 20 en 24 uur maar 5,9 op 10 geven? Met welke maatregelen kan de service 's avonds verbeterd worden?

Werpen de cijfers licht op de zones waarover de gebruikers minder tevreden zijn?

au rond-point Churchill est réellement un point noir du réseau de la STIB, qui s'obstine à la maintenir.

Il n'est pas inutile de reprendre le commentaire énoncé par le "chief executive officer" (CEO) de la STIB, il y a un an, qui craignait de ne pouvoir dépasser ce bon score dans le futur. Si la satisfaction se maintient, la fréquentation a sensiblement reculé en 2016. On peut effectivement s'interroger sur les moyens supplémentaires qui seront mis à disposition de la clientèle en 2017. La fourniture de bus a pris du retard et, du côté des trams, aucun matériel additionnel n'est prévu. La clientèle ne risque-t-elle pas de subir cette absence de matériel nouveau au cours de l'année 2017 et donc, de ne plus trouver une réponse satisfaisante à ses attentes légitimes ?

Alors qu'en 2015, seulement 8.200 personnes avaient participé à l'enquête, pour l'année 2016, l'enquête de satisfaction a porté sur 10.300 voyageurs dont 3.000 par téléphone. On aimerait savoir si les scores dégagés du sondage via le site web de la STIB sont comparables aux scores recueillis auprès des personnes contactées par téléphone et connaître les éventuelles différences relevées.

M. le ministre, le score de 2016 ne risque-t-il pas de stagner voire de régresser en 2017 vu qu'aucun nouveau matériel ne sera mis en service sur le réseau ?

Comment répondre à l'augmentation des fréquences définie par la clientèle comme une priorité ? Comment expliquer le faible score de 5,9 sur 10 attribué par la clientèle à l'offre entre 20 et 24 heures. Quelles mesures devraient-elles être prises pour améliorer le service en soirée ?

Les scores permettent-ils une analyse mettant en évidence des zones où la satisfaction des usagers est plus mitigée ? Une différence de scores a-t-elle été relevée entre les personnes ayant répondu via le site web et celles contactées par téléphone ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB telde in 2016 met 369,5 miljoen verplaatsingen wat minder reizigers dan in 2015,*

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB a en effet enregistré une légère baisse de fréquentation en 2016, avec 369,5 millions de voyages contre 370,2

toen het er nog 370,2 miljoen waren. Het aantal reizigers in de metro daalde fors meteen na de aanslagen in maart. Vanaf eind juni bereikte het weer het normale peil. Tijdens de zomer bezochten ook minder toeristen Brussel, wat uiteraard gevolgen had voor het gebruik van het MIVB-netwerk.

Over het hele jaar bekeken bleef het gebruik van het openbaar vervoer bij de MIVB relatief stabiel. Mogelijk stagneert de reizigerstevredenheid, maar het is niet mogelijk om het voertuigenpark jaarlijks uit te breiden. De Brusselse regering besliste wel al om tegen 2018 middelen uit te trekken voor de aankoop van bussen en trams.

Er loopt voor het openbaar vervoer een belangrijk investeringsprogramma, dat zowel op grote infrastructuurwerken als op de aanschaf van voertuigen gericht is. De procedures die daarmee gepaard gaan, nemen echter heel wat tijd in beslag.

De reizigers worden veeleisender. De voorbije jaren werd de frequentie vooral tijdens de daluren opgedreven, maar de ervaring leert dat de reizigers wat tijd nodig hebben om die verbeteringen te waarderen.

Tijdens de spits draait de MIVB op volle toeren. Met het nieuwe materieel zal de frequentie worden opgevoerd.

Vooraf voor ritten 's avonds zal het moeilijk zijn om iedereen tevreden te stellen. Aangezien er dan minder reizigers zijn, is het economisch gezien niet verstandig om het openbaar vervoer met een hoge frequentie te laten rijden. Toch werden op dat vlak de voorbije jaren aanzienlijke inspanningen geleverd. Uiteraard zijn de verbeteringen afhankelijk van de openbare middelen. De klanten hebben de bediening 's avonds overigens niet in de top vijf van hun verlanglijstje staan.

De administratie werkte een methode uit om de evolutie van de klantentevredenheid bij de gebruikers van de MIVB jaar na jaar te meten aan de hand van een persoonlijk gesprek met de gebruikers en een telefonische bevraging. Het is de bedoeling om op die manier een breed, correct en betrouwbaar beeld te krijgen van de tevredenheid onder alle MIVB-reizigers, zonder dat bepaalde profielen oververtegenwoordigd zijn.

millions en 2015. La fréquentation du réseau de métro a connu une très forte baisse immédiatement après les attentats du mois de mars. Elle est revenue quasiment à la normale à la fin du mois de juin, mais les touristes ont été moins nombreux que d'habitude dans la capitale, cet été, ce qui a également eu un effet sur la fréquentation du réseau de la STIB durant cette période.

Malgré l'impact attendu des attentats, la fréquentation des transports publics de la STIB est restée relativement stable sur l'ensemble de l'année. Le risque existe que le score du prochain baromètre de satisfaction stagne, mais il faut être conscient qu'il n'est pas possible d'accroître le parc de véhicules chaque année, au vu des procédures. Mais le gouvernement bruxellois a déjà pris la décision de dégager des moyens pour l'acquisition de nouveaux bus et trams dès 2018.

Je rappelle que les transports en commun bénéficient d'un grand programme d'investissement, qui ne vise pas seulement l'infrastructure lourde, mais aussi les équipements des véhicules : 235 bus, des bus électriques, 220 trams, 43 rames de métro... L'acquisition de matériel implique des procédures, des processus de fabrication, des tests, la mise en service... Tout cela prend beaucoup de temps.

Évidemment, la clientèle des transports publics est de plus en plus exigeante, et c'est normal. Il ne faut pas négliger l'importance des augmentations de fréquences intervenues les années précédentes, notamment pour toutes les périodes les plus souvent critiquées, comme les périodes creuses, le soir et le week-end. L'expérience montre qu'il faut plusieurs mois pour que la clientèle s'approprie de telles améliorations.

Il faut rappeler qu'en heures de pointe, la STIB fonctionne à flux tendu. Nous augmenterons les fréquences dès que nous disposerons de nouveau matériel.

Les fréquences en soirée sont un des leviers sur lesquels il sera toujours particulièrement dur d'obtenir un bon score. Puisque les besoins de déplacement sont moindres en soirée, il est difficile, sur le plan économique, de circuler avec de fortes fréquences à ces périodes. Mais des efforts importants ont été faits ces dernières années, par exemple pour porter les fréquences à

Het gewest wilde de twee methodes combineren om tot een globale score te komen. Aan de online enquête op de website van de MIVB namen 7.343 reizigers deel, aan de telefonische enquête 2.981. Samen zijn dat er 10.324.

De resultaten werden bijgestuurd op basis van de gegevens uit de nationale Beldamstudie zodat ze representatief zijn voor de klanten van de MIVB. Uiteindelijk houden we rekening met een 50/50-combinatie van de twee methodes, zodat we een referentiecijfer hebben gedurende de hele looptijd van de beheersovereenkomst, wat een globale tevredenheidsscore van 7,1 op 10 oplevert. In het telefonische onderzoek is dat 7,2 en online 6,9 op 10.

De laagste scores voor dienstverlening worden genoteerd in Vorst, Elsene, Schaarbeek, Jette en Ukkel. Gemeenten met hoge scores zijn Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Joost-ten-Node, Anderlecht en Sint-Pieters-Woluwe.

In de verschillende politiezones zijn er geen opvallende verschillen tegenover de globale score voor het gewest. Ik kan u de meer gedetailleerde scores bezorgen.

quatre trajets par heure au lieu de trois sur les principales lignes du réseau de surface, soit un tram ou un bus toutes les 15 minutes au lieu de 20 minutes, et pour faire circuler en soirée des lignes qui, autrefois, n'offraient aucun service passé une certaine heure : bus 98 entre Anderlecht et Uccle, tram 25 sur le tronçon entre Buyl et Boondael Gare, bus 78, etc. Toute amélioration dépendra évidemment des moyens publics qui peuvent être libérés pour ce faire. Mais on ne retrouve pas l'offre en soirée dans le top 5 des critères importants pour la clientèle.

L'administration a défini une méthode pour mesurer l'évolution de la satisfaction des utilisateurs de la STIB d'année en année. C'est d'ailleurs moi qui, à l'époque, avait donné des critères, car je ne voulais pas que la STIB se contrôle elle-même. Le baromètre comprend deux volets d'enquête. Le premier consiste en un recrutement en face-à-face d'utilisateurs de la STIB, sur l'ensemble du réseau, suivi d'une enquête par téléphone. Le but de cette méthodologie est d'avoir une image exhaustive et correcte de la perception de la satisfaction de tous les types d'utilisateurs de la STIB.

La mesure réalisée par téléphone permet d'éviter la surreprésentation des profils les plus critiques et des profils sociodémographiques les plus élevés, qui participent activement à l'enquête en ligne. Elle permet également d'atteindre un quota suffisant de jeunes de moins de 18 ans qui, paradoxalement, participent proportionnellement de moins en moins aux sondages en ligne en général et aux enquêtes sur le site web de la STIB en particulier, mais constituent néanmoins une partie importante des utilisateurs. Ce volet téléphonique, basé sur un recrutement aléatoire, donne une image plus fidèle et exacte de la satisfaction de la clientèle et se rapproche plus des méthodes utilisées dans d'autres réseaux ou dans d'autres enquêtes de satisfaction.

La Région a souhaité aussi tenir compte, pour l'établissement du score global, d'un mélange des deux méthodes de sondage. Ce sont 7.343 personnes qui ont répondu à l'enquête en ligne sur le site de la STIB et 2.981 pour l'enquête téléphonique, soit un total de 10.324 répondants.

Les résultats ont été redressés, comme précédemment, sur la base des données de l'étude nationale Beldam afin d'être représentatifs de la

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik zou dat document graag inzien, om een beter beeld te krijgen van de verschillen in klanttevredenheid tussen de zones.*

Verschillen de resultaten die het telefonisch onderzoek oplevert, van de op de traditionele manier verzamelde gegevens, of zijn ze vergelijkbaar?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik bezorg u de gegevens, zodat u dat zelf kunt ontdekken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

clientèle STIB en termes de sexe, d'âge et de région. Au final, on tient donc compte d'un mélange 50-50 des deux méthodes afin de servir de référence tout au long du contrat de gestion, ce qui donne un score global de satisfaction – pour "la STIB en général" – de 7,1 sur 10. Il est de 7,2 sur 10 pour l'enquête par téléphone et de 6,9 sur 10 pour l'enquête en ligne.

Au niveau des communes, les scores les plus faibles sont obtenus pour Forest, Ixelles, Schaerbeek, Jette et Uccle tandis que les communes ayant attribué les scores les plus élevés aux services de la "STIB en général" sont respectivement Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Josse, Anderlecht et Woluwe-Saint-Pierre.

En regroupant les résultats du baromètre par zones de police, il n'y a pas de différences statistiquement significatives par rapport au score global sur la Région de Bruxelles-Capitale. Je peux vous transmettre les scores détaillés.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Cela m'intéresserait de voir le document dont vous avez parlé afin de prendre connaissance des disparités en fonction des différentes zones, même si vous indiquez qu'elles sont peu significatives, en ce qui concerne l'appréciation du public.

J'aurais également voulu savoir si les appréciations glanées par téléphone diffèrent de celles recueillies de façon traditionnelle ou si elles s'avèrent assez semblables.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous laisse découvrir les données et faire la comparaison.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

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

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

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

De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- In december nam een burger de metro in het metrostation Brouckère. Hij zag drie bedelaars in de gang liggen, die een gedeelte van de doorgang versperden. Hij vroeg aan twee politieagenten die naast de daklozen stonden, of ze om veiligheidsredenen niet konden worden verwijderd. De politieagenten antwoordden dat het niet mogelijk was om op zijn verzoek in te gaan vanwege een bevel van de burgemeester van de stad Brussel. Hij laat daklozen en bedelaars toe in de metrostations, als het buiten te koud is. De burgemeester kan zo'n bevel uitvaardigen, omdat de lokale politie bevoegd is voor het bovenste deel van het metrostation. Het onderste deel wordt bewaakt door de politie en het leger.

Wat zijn de gevolgen van dat bevel voor de werking van de hulpdiensten, die belemmerd kunnen worden door de aanwezigheid van bedelaars en daklozen in de toegangswegen van de metrostations?

Heeft het kabinet van de burgemeester van de stad Brussel u geraadpleegd over het bevel om bedelaars en daklozen toe te laten in de toegangswegen? Keurt u dat goed?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer Van den Driessche, ik heb op 7 december 2016 een ministeriële rondzendbrief naar de MIVB en naar

**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.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- *En décembre de cette année, deux agents de police sollicités par un citoyen à propos de trois mendiants qui obstruaient en partie un couloir de la station de métro De Brouckère, lui ont rétorqué qu'ils ne pouvaient pas intervenir. En guise de justification, ils ont invoqué un ordre du bourgmestre de la Ville de Bruxelles autorisant la présence des sans-abri et des mendiants dans les stations de métro lorsqu'il fait trop froid à l'extérieur.*

Quel est l'impact de cette consigne sur le fonctionnement des services d'urgence ?

Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles vous a-t-il consulté avant de donner un tel ordre ? Si oui, l'avez-vous approuvé ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le 7 décembre 2016, j'ai adressé à la STIB et aux fonctionnaires délégués régionaux une circulaire*

de gemachtigde gewestelijke ambtenaren gestuurd. Daarmee werd de rondzendbrief van september 2010 ingetrokken. Ik voerde opnieuw een algemeen verbod in op bedelen in de voertuigen en in de betalende en de niet-betalende zones van het station.

Er bestond enige tolerantie, maar ik vind dat bedelen niet kan. Het openbaar vervoer dient om mensen te vervoeren. Daarom heb ik duidelijke richtlijnen gegeven. Het personeel van de MIVB en ook de politie waren daar tevreden mee.

De richtlijnen stellen duidelijk dat je niet mag bedelen, roken, een voorwerp plaatsen dat de vrije doorgang kan belemmeren, spuwen, zich ontlasten, de openbare orde verstoren of de aanwezigen hinderen of storen door onder andere een klaarblijkelijke staat van intoxicatie of van onzindelijkheid, ongewenste fysieke contacten, beledigende, onzedelijke of bedreigende uitlatingen of handelingen, hinderen bij op- of afstappen, zich ophouden aan in- of uitgangen van de infrastructuur of aan de roltrappen.

De rondzendbrief vraagt ook om bijzondere aandacht te besteden aan misdragingen van personen.

Uit hygiënische overwegingen en veiligheidsoverwegingen mag een persoon zich niet neerleggen of gaan zitten op de wandelpaden van de metrostations. Dat geldt zowel in de gecontroleerde zones als daarbuiten.

Er zijn diverse begeleidende maatregelen genomen om personen die overlast veroorzaken, te leiden naar de sociale diensten, in samenwerking met de preventiedienst van de MIVB en de sociale organisaties die daartoe zijn aangeduid door de Brusselse regering, namelijk Samusocial, Diogenes, Infirmiers de rue, Dune en de diensten van de stad Brussel.

Het mobiel hulpteam en straathoekwerkers komen regelmatig tussenbeide om die personen te ontmoeten. Er is ook een overleg, waarbij de politie van de stad Brussel betrokken is. Het verbaast me enigszins dat die politieagenten dat antwoord hebben gegeven. Onze ervaring is dat de politie wel degelijk samenwerkt met alle diensten om ervoor te zorgen dat die mensen zich niet ophouden aan een metrostation. Het mooiste

ministérielle remplaçant la circulaire ministérielle de septembre 2010, qui instaure l'interdiction de mendier dans les véhicules et les zones payantes et non payantes des stations de métro.

Celle-ci contient des directives claires visant à interdire tout comportement inconvenant, susceptible de gêner le passage ou d'incommoder les personnes présentes, et recommandant de prêter une attention particulière aux actes malséants.

Pour des raisons d'hygiène et de sécurité, il est interdit de s'asseoir ou de se coucher dans les lieux de passage des stations de métro, et ce, tant dans les zones contrôlées qu'en dehors de celles-ci.

Différentes mesures d'accompagnement ont été prises afin d'orienter les auteurs de trouble vers les services sociaux, en collaboration avec le service de prévention de la STIB et les organisations sociales désignées à cet effet par le gouvernement bruxellois, c'est-à-dire le Samusocial, Diogenes, Infirmiers de rue, Dune et les services de la Ville de Bruxelles.

L'équipe mobile de secours et les travailleurs de rue rencontrent aussi régulièrement le public concerné. La zone de police Polbru est associée à la concertation entre tous ces acteurs. C'est pourquoi la réaction des agents de police que vous évoquez me surprend.

Le problème est que les toxicomanes ont remplacé les sans-abri dans les stations de métro, et que ceux-ci sont en train de se déplacer vers la station Yser.

voorbeeld is het station Beurs waar er door een geïntegreerde aanpak nauwelijks nog daklozen zijn.

Het probleem is dat er in de plaats van daklozen nu drugsverslaafden in de stations aanwezig zijn. Bovendien verschuiven ze stilaan naar het metrostation IJzer.

Ik ben het dus niet eens met uw opmerking, waar ik overigens geen weet van heb.

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

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ik ben tevreden met uw antwoord en ik dank u voor het initiatief. Is het mogelijk om een kopie te krijgen van de rondzendbrief?

(Instemming van minister Smet, die een kopie van de rondzendbrief overhandigt)

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "het gebruik van Indische
straatstenen bij openbare werken".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *In 2015 ondervroeg ik u over het gebruik van kandlakasseien bij gewestelijke openbare werken, omdat die stenen vaak door kinderhanden gemaakt zijn.*

U beloofde toen inlichtingen in te winnen bij uw administratie en u overwoog zelfs ethische en sociale clausules toe te voegen aan de Brusselse openbare aanbestedingen. Wat hebt u ondertussen ondernomen?

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

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je vous remercie pour votre initiative. Serait-il possible de recevoir une copie de la circulaire ?*

(Le ministre Smet marque son accord et remet une copie de la circulaire)

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'utilisation de pavés indiens
pour les travaux publics".**

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- En 2015, je vous avais interrogé sur l'éventuelle utilisation de pierre de type kandla gris sur les chantiers publics régionaux. La taille de ces pierres est bien souvent réalisée par des enfants de 8 à 10 ans.

Vous m'aviez promis de vous renseigner auprès de votre administration et aviez aussi évoqué la possibilité d'introduire des clauses éthiques, sociales et relatives aux droits de l'homme dans les marchés publics bruxellois.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *In 2015 besloten mijn kabinet en de administratie van Brussel Mobiliteit te onderzoeken op welke manier we kunnen vermijden dat er bij openbare aanbestedingen gebruikgemaakt wordt van materialen die door kinderen vervaardigd werden.*

Blijkbaar volstaat het niet om pro forma te verwijzen naar de verdragen van de International Labour Organization (ILO). Daarom besloten we extern juridisch advies in te winnen en daaruit kwamen twee elementen naar voren.

Ten eerste kan Brussel Mobiliteit, noch een andere aanbestedende dienst, een controlemechanisme opzetten voor het toezicht op de volledige leveranciersketen, zeker als het om buitenlandse leveranciers gaat of om aannemers die een beroep doen op een hele reeks onderaannemers en leveranciers.

Anderzijds zijn er maar weinig bedrijven die een Belgisch sociaal label hebben, niet alleen omdat die labels relatief onbekend zijn, maar ook omdat het voor kmo's nagenoeg onmogelijk is om de volledige toeleveringsketen te controleren.

Hoe dan ook heeft Brussel Mobiliteit zijn bestekken aangepast. Die verwijzen voortaan expliciet naar de verdragen inzake kinderarbeid, zoals de Wet op openbare aanbestedingen van 2016 bepaalt, maar waarvan de uitvoeringsbesluiten nog steeds op zich laten wachten.

Als er geen controle is, zullen enkele toegevoegde alinea's niet veel resultaten opleveren. Daarom zal ik een brief schrijven aan de Europese Commissie met de vraag om samen met de ILO, Unicef en de sociale partners werk te maken van een geloofwaardig sociaal label waarvan alle aanbestedende overheden en alle bedrijven gebruik kunnen maken.

Je souhaiterais donc savoir ce que vous avez entrepris.

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

M. Pascal Smet, ministre. - En 2015, mon cabinet et l'administration de Bruxelles Mobilité ont convenu d'examiner les différentes solutions possibles pour empêcher que les marchés publics n'utilisent des matériaux fabriqués par une main-d'œuvre infantile.

L'ajout pro forma de renvoi vers les différents traités relatifs au travail des enfants de l'Organisation internationale du travail (OIT) n'aurait, en effet, aucun impact dans la pratique. C'est pourquoi, il a été décidé de demander un avis juridique externe pour analyser les différentes possibilités.

L'avis juridique en relève deux. D'une part, Bruxelles Mobilité, ou tout autre pouvoir adjudicateur, ne peut mettre sur pied son propre mécanisme de contrôle et de surveillance de l'ensemble de la chaîne de fournisseurs. C'est d'autant plus vrai pour le volet de la chaîne d'approvisionnement qui se situe loin à l'étranger ou - chose qui n'est pas rare - lorsqu'un entrepreneur fait appel à plusieurs grossistes qui eux-mêmes comptent sur une multitude de fournisseurs.

D'autre part, peu d'entreprises disposent d'un label social belge. Le label est non seulement peu connu, mais surtout, il est pratiquement impossible pour les petites et moyennes entreprises (PME) de contrôler l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

En tout cas, les cahiers des charges de Bruxelles Mobilité ont été adaptés et renvoient expressément aux différents traités en matière de travail des enfants, comme le prévoit la loi de 2016 sur les marchés publics, dont les arrêtés d'exécution se font toujours attendre.

Ajouter quelques paragraphes dans un cahier des charges est absolument insuffisant s'ils ne prévoient aucune conséquence et aucun contrôle. C'est pourquoi, j'adresserai un courrier à la Commission européenne en demandant explicitement qu'au niveau européen, en collaboration avec l'OIT, le Fonds des Nations

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat formele problemen resultaten in de weg staan. Toch kunt u meer doen dan juridisch advies vragen. U kunt een beroep doen op organisaties die strijden tegen kinderarbeid. In Nederland zijn er interessante initiatieven in die zin.*

Ik vraag u om het niet bij een oproep aan het adres van de Europese Commissie te laten, want ik vrees dat die niet meteen zal reageren op een brief van de Brusselse regering.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de invoering van groene golven om het fietsverkeer te bevorderen".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Op sommige verkeersassen in het Brussels Gewest zijn de verkeerslichten op elkaar afgestemd om het autoverkeer vlotter te doen verlopen. Volgens de groenen worden zo twee vliegen in een klap geslagen. Niet alleen houden de verkeersgebruikers zich beter aan de snelheidsbeperkingen, maar ook het openbaar*

unies pour l'enfance (Unicef) et les partenaires sociaux, on concrétise un label social crédible ou un instrument fonctionnel similaire pour tous les pouvoirs adjudicateurs et toutes les entreprises, y compris les plus petites PME et les communes.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je comprends bien les difficultés formelles qui empêchent de parvenir à un résultat. Néanmoins, il existe une possibilité d'agir au-delà d'un avis externe, purement juridique : il s'agit de faire appel aux associations chargées de la protection des enfants et qui luttent contre le travail de ceux-ci. Aux Pays-Bas, des initiatives intéressantes ont été prises à cet égard.

Je ne peux que vous encourager à aller au-delà d'un appel lancé au niveau européen qui, je le crains, ne bougera pas sur simple lettre du gouvernement régional bruxellois. Des partenariats intéressants pourraient être noués avec les acteurs et les ONG qui sont déjà actifs dans ce domaine.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la mise en place 'd'ondes vertes' pour favoriser la circulation cycliste".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Depuis plusieurs années, le séquençage des feux de signalisation mis en place sur certains tronçons importants de la Région a permis de fluidifier le trafic automobile. Ce dispositif encourage les usagers à respecter les limitations de vitesse, en leur offrant une succession de feux verts. Cette onde verte est saluée par les écologistes, surtout lorsqu'elle

vervoer rijdt sneller.

Fietsers geraken echter niet even snel door de verkeerslichten en moeten dus vaker halt houden. Dat kost extra inspanningen en omdat het verschil in snelheid tussen het autoverkeer en fietsers zo nog vergroot, kan het ook aanleiding geven tot ongevallen. Vorig jaar vielen er niet minder dan 700 gewonden onder de fietsers in het Brussels Gewest. Als Brussel fietsen aantrekkelijker wil maken, moet dat sneller, comfortabeler en veiliger kunnen.

Fietsers rijden gemiddeld 15 tot 20 km/u. Auto's halen in de stad gemiddeld 11 km/u. Die snelheden op elkaar afstemmen zou het verkeer vlotter en voor alle weggebruikers veiliger maken.

Waar worden in het Brussels Gewest de verkeerslichten op elkaar afgestemd? Hoe wordt daarbij rekening gehouden met fietsers? Welke belemmeringen zijn er om in het Brussels Gewest een groene fietsgolf uit te werken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Van de 575 kruispunten in het Brussels Gewest zijn er 188 kruispunten waarvan de lichten op elkaar zijn afgestemd. Dat gebeurt tussen bepaalde kruispunten of op verkeersassen, zoals de Wetstraat en de Belliardstraat. Dat zijn echte groene golven.*

s'applique et bénéficie aux transports en commun.

Cependant, ces feux de circulation réglés pour le trafic motorisé sont généralement pénalisants pour les cyclistes. En effet, moins rapides qu'une voiture, ceux-ci se retrouvent régulièrement en décalage complet avec le système mis en place et sont trop souvent contraints de mettre pied à terre. Or, en plus du temps perdu par ces arrêts fréquents, il est considéré que chaque redémarrage représenterait une dépense d'énergie équivalente à un détour de 80 mètres. Par ailleurs, cette variation de vitesse entre cyclistes et automobilistes est potentiellement un facteur d'accident. Je me permets de vous rappeler à cet égard que les accidents ont fait plus de 700 blessés (répertoriés) parmi les adeptes du vélo l'année dernière sur le territoire bruxellois.

Rendre les déplacements à vélo plus attractifs à Bruxelles nécessite de les rendre plus rapides, plus confortables et plus sûrs. Sur le modèle de la Suisse ou des pays scandinaves, nous pensons qu'il serait opportun de synchroniser les feux le long de certaines artères en les adaptant à la vitesse moyenne d'un cycliste, c'est-à-dire entre 15 et 20 km/h, en sachant que la vitesse moyenne d'une voiture en ville est de 11 km/h.

Enfin, il est constaté que de telles mesures sont bénéfiques, tant pour la fluidité du trafic que pour la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie.

Considérant ces différents éléments, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Quels types de séquençage de feux de signalisation sont-ils actuellement en vigueur en Région bruxelloise ? De quelle manière la circulation cycliste est-elle intégrée dans le développement de ces séquençages ? Quels sont les éventuels freins au développement d'un système d'onde verte cycliste en Région bruxelloise ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région bruxelloise gère 575 carrefours, dont 188 à fonctionnement coordonné et le reste à fonctionnement isolé, c'est-à-dire sans interaction avec les autres carrefours. La coordination des 188 carrefours se fait sur quelques croisements ou sur l'ensemble d'un axe, comme sur la rue de la Loi et la rue Belliard. Il s'agit alors d'ondes vertes pures.

De afstemming op andere kruispunten gebeurt in de verkeersrichting met het meeste verkeer. Afhankelijk of het over de ochtendspits, de daluren, de avondspits of de nacht gaat, wordt de synchronisatie aangepast. In de tegenrichting gaat het dan trager.

Om de verkeersveiligheid te verhogen, worden fietsers als zwakke weggebruikers beschouwd. De verkeerslichten springen voor hen iets vroeger op groen en blijven dan even lang in de groenfase staan zodat ze kunnen oversteken en geen last hebben van afslaand autoverkeer. Er zijn nu gecombineerde verkeerslichten voor fietsers en voetgangers zodat er geen verwarring meer is.

Fietsers gebruiken gewoonlijk niet dezelfde groene golf als auto's en vermijden de assen met veel verkeerslichten. Groene golven voor fietspaden zouden wel mogelijk zijn als verschillende kruispunten elkaar kort opvolgen en er een gescheiden fietspad is zodat fietsers geen last hebben van auto's die de weg versperren.

Op dit ogenblik geven we voorrang aan het openbaar vervoer. De snelheid daarvan en die van fietsers is echter ongeveer even hoog, zodat ze allebei gebruik kunnen maken van dezelfde groene golf.

Het is belangrijk om het idee grondig te bestuderen. Het kan moeilijk zijn om een mooie golf in beide richtingen te creëren omdat het snelheidsverschil bij fietsers hoger is dan bij andere weggebruikers.

Een groene golf is niet altijd een goede oplossing, omdat daarvoor langere fasen nodig zijn, wat de wachttijd vergroot in de zijstraten, die ook door fietsers worden gebruikt.

Il existe également des synchronisations entre carrefours coordonnés entre eux. Dans ce cas, il ne s'agit pas nécessairement d'ondes vertes. Le plus souvent, la synchronisation est organisée pour le sens qui enregistre le plus grand flux de trafic. Plusieurs programmes sont appliqués : heures de pointe du matin (IN), journée (BAL, fonctionnement équilibré), heures de pointe du soir (OUT), nuit (fonctionnement de nuit équilibré). Il convient de remarquer qu'en cas de synchronisation dans un sens donné, la direction inverse est fortement pénalisée.

Désormais, les cyclistes sont intégrés dans chaque horaire de fonctionnement comme les usagers faibles, en vue de renforcer la sécurité routière :

- le feu vert est prolongé pour les cyclistes en même temps que le feu vert pour les véhicules circulant parallèlement, l'objectif étant de donner aux cyclistes une phase verte maximale ;

- une phase verte minimale et un temps de dégagement du carrefour sont toujours garantis pour permettre la traversée ;

- la direction d'un véhicule ne peut avoir de phase verte avant la direction cycliste qui circule parallèlement, cela pour protéger les cyclistes des véhicules qui tournent ;

- des feux combinés pour les cyclistes et les piétons sont introduits pour éviter la confusion avec un passage cycliste-piéton combiné.

Peu d'itinéraires cyclistes empruntent des axes avec onde verte, car ils évitent en général les axes principaux gérés par feux. Les axes où cela s'appliquerait exigeraient un nombre suffisant de carrefours consécutifs, rapprochés, ce qui est rare, et une piste cyclable en site propre pour que les cyclistes ne soient pas gênés par les blocages de voitures engendrés par leur onde verte.

Une telle mesure ne doit pas non plus entrer en conflit avec la politique actuelle, qui consiste à donner la priorité aux transports en commun, même si la vitesse moyenne d'un vélo est très proche de celle d'un bus. Cela peut être bénéfique pour les deux modes lorsqu'ils ont les mêmes phases de vert.

La réalisation d'une onde verte demande une

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *U hebt het over een maximale groenfase voor de voetgangers, en dus ook voor de fietsers. Op welk ogenblik? Tijdens de ochtendspits, de avondspits, de nacht?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er zijn vier perioden.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Wanneer geldt er een maximale groenfase voor de fietsers? 's Nachts?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat kan ik niet zeggen.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *We zouden bij het inkomend verkeer voorrang kunnen geven aan de voetgangers en fietsers in plaats van aan de auto's.*

Andere steden werken al met groene golven voor fietsers. Die steden hebben een andere fietsinfrastructuur, maar u bent van plan om tegen 2020 tachtig kilometer fietspaden aan te leggen. Op de snelle fietspaden op de invalswegen is het belangrijk om aandacht te hebben voor de problematiek van de verkeerslichten. Die wegen zijn waarschijnlijk al uitgerust met tal van systemen. Het moet dus mogelijk zijn om daar groene golven voor fietsers in te voeren.

infrastructuur câblée et une étude plus approfondie. Il est parfois difficile d'avoir une belle onde dans chaque sens, qui convient à une large plage de vitesses. L'écart de vitesses est généralement plus élevé chez les cyclistes que chez les utilisateurs d'autres moyens de transport.

Parfois, une onde verte, même cycliste, s'avère une solution moins bonne, car elle implique des cycles plus longs et des temps d'attente plus élevés pour les voiries transversales aux axes, également empruntées par les cyclistes. Ma réponse est donc fort nuancée.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous parlez de phases vertes maximales pour les piétons, et donc aussi pour les cyclistes. À quel moment ? Vous avez cité le flux entrant, sortant, la nuit !

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a quatre flux.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Quand est-ce maximal pour les cyclistes ? La nuit ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne sais pas.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'aimerais obtenir cette information.

On pourrait imaginer que, dans le trafic entrant, la priorité soit accordée aux piétons et aux cyclistes plutôt qu'aux voitures. J'entends que votre réponse est nuancée.

Je voudrais attirer votre attention sur deux choses. D'autres villes recourent aux ondes vertes pour les cyclistes. Ce sont évidemment des villes qui ont d'autres infrastructures cyclistes, mais vous avez l'intention de réaliser 80 kilomètres de pistes cyclables d'ici 2020. Dans le cadre de voiries rapides pour les cyclistes sur des axes de pénétration, il va donc falloir également accorder une attention particulière aux feux. Ces voiries seront vraisemblablement équipées de toute une série d'aménagements. Par conséquent, pourquoi ne pas intégrer aussi la question et l'objectif de la

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE KOMPANY**

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

**betreffende "de stijgende aanwezigheid van
tags op het MIVB-net".**

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*-
*Van 2014 tot 2016 steeg het aantal tags op het
MIVB-net van 27.675 tot 53.000.*

*Ondanks de inspanningen van de MIVB om het
probleem in te dijken, blijft het een frustrerende
bezigheid, die de overheid veel tijd en geld kost.
Het is immers allesbehalve zeker dat verwijderde
graffiti niet snel worden vervangen.*

*Het is nog erger dan edele materialen, zoals
moeilijk te reinigen marmer, worden besmeurd. Uit
voorzorg heeft de MIVB in station Sint-Katelijne
voor onderhoudsvriendelijke materialen gekozen,
een praktijk die navolging verdient bij de renovatie
van metrostations.*

*Hebt u een strategie om het aantal tags terug te
dringen? Zal de MIVB in haar bestekken eisen dat
er met onderhoudsvriendelijke materialen wordt
gewerkt? Hoe zit het met Beliris?*

*Zult u graffiti-sputters alternatieven bieden, waar ze
hun straatkunst op een positieve manier tot
uitdrukking kunnen brengen?*

mise en place d'ondes vertes pour les cyclistes ? Je
pense que ce serait extrêmement souhaitable.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. PIERRE
KOMPANY**

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

**concernant "la présence croissante de tags
sur le réseau de la STIB".**

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

M. Pierre Kompany (cdH).- La problématique
des tags touche fortement la Société de transport
intercommunal bruxellois (STIB). En seulement
deux ans, entre 2014 et 2016, le réseau a presque
vu le nombre de tags doubler, passant de 27.675 à
53.000.

Malgré les efforts de la STIB pour lutter contre ce
phénomène, c'est une problématique frustrante, qui
engendre une perte de temps et d'argent pour les
pouvoirs publics. Une fois un graffiti effacé et
l'espace nettoyé, rien n'assure en effet qu'un
nouveau tag ne sera pas réalisé par après.

Le problème est encore plus important lorsque les
dégradations portent sur des matériaux nobles.
C'est le cas à la station Schuman, pour laquelle
Beliris a fait placer du marbre, qui se nettoie
difficilement. La STIB a en revanche pris les
devants pour la station Sainte-Catherine, en
utilisant des matériaux qui se nettoient plus
aisément. C'est un exemple à suivre pour l'avenir.
En effet, la Région rénove régulièrement des
stations, comme c'est le cas à la station Bourse.
Plusieurs stations de métro verront par ailleurs le
jour dans les années à venir.

Avez-vous réfléchi à une stratégie pour réduire le
nombre de tags dans les mois et années à venir ?
La STIB a-t-elle prévu d'intégrer dans les cahiers
des charges de rénovation ou de construction des
stations l'obligation d'utiliser des matériaux faciles
à entretenir et d'exclure les matériaux nobles

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De problematiek is niet eigen aan het openbaar vervoer. Er duiken over het algemeen meer graffiti op in Brussel.*

De MIVB heeft talloze maatregelen genomen om graffiti in stations en op voertuigen tegen te gaan. Denk maar aan de verhoogde aanwezigheid van personeel in stations, de snelle verwijdering van graffiti, de plaatsing van meer camera's, de samenstelling van een database over graffiti op het netwerk, samenwerking met de ordediensten en organisatie van inspectierondes tweemaal per week.

In het bouw- en renovatiebestek voor metrostations geeft Brussel Mobiliteit de voorkeur aan onderhoudsvriendelijk materiaal, zoals geëmailleerd staal, tegels en andere vandalismeresistente en weinig poreuze materies. Het gebruik van natuursteen is alleen toegestaan, als er een specifieke antigraffitilaag wordt op aangebracht.

Oude materialen, zoals marmer, werden destijds zonder bescherm laag geplaatst, omdat er toen nog geen graffiti probleem was. Nu staat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) erop dat gelet op de erfgoedwaarde het marmer in de stations in symbolisch belangrijke buurten behouden blijft.

We kunnen ook niet alle edele materialen uitsluiten, omdat bijvoorbeeld graniet of blauwe steen bijzonder duurzaam is. Deze materialen moeten echter altijd worden behandeld met een antigraffitilaag.

Helaas heeft Beliris dat bij de renovatie van station Brussel-Schuman niet gedaan. Dat zal wel gebeuren in de metrostations van de nieuwe lijn naar Schaarbeek.

difficiles à nettoyer : pierre bleue, travertin, marbre, granit, etc. ? Qu'en est-il de Beliris ?

Enfin, avez-vous décidé de la mise à disposition de surfaces destinées aux graffeurs dans le cadre d'une démarche positive d'expression de l'art urbain ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cette problématique n'est pas propre aux transports en commun. Tout le monde peut en effet constater une augmentation des tags dans l'espace public bruxellois.

La STIB a pris de nombreuses mesures pour lutter contre ce phénomène dans les stations et sur ses véhicules, tels que le renforcement de la présence humaine en station, l'enlèvement rapide des tags signalés, l'augmentation du nombre de caméras, la tenue d'une base de données qui répartit l'ensemble des tags relevés sur le réseau – très utile pour les poursuites quand un tagueur est interpellé –, la collaboration avec les forces de l'ordre et les cellules spécialisées de la police, ainsi que les rondes dans les infrastructures deux fois par semaine pour vérifier la présence de tags.

Dans le cahier des charges de construction et de rénovation des stations de métro, Bruxelles Mobilité préconise l'utilisation de matériaux faciles à entretenir, tels que les tôles émaillées, les carrelages et autres matériaux résistant au vandalisme et à faible porosité. L'utilisation de pierres naturelles est conditionnée par l'application d'une protection spécifique anti-graffiti.

Les anciens matériaux tels que les marbres, de nature très poreux, ont été posés à l'époque sans aucune protection, étant donné que le problème des graffitis était inexistant. Aujourd'hui, la présence de ces marbres représente la richesse patrimoniale de nos stations, raison pour laquelle la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) insiste sur leur préservation, à tout le moins dans les zones d'importance symbolique.

L'exclusion totale de matériaux nobles n'est pas non plus la solution, compte tenu de leur durabilité éprouvée au fil du temps, comme c'est le cas pour le granit ou la pierre bleue. Dans ce cas, ces matériaux nobles devront impérativement être

Bovendien zien we nu ook nieuwe vormen van vandalisme in de metro, zoals beschadigingen met zuur of diepe krassen in glas of roestvrij staal. Daartegen is alleen een beschermende film bestand, wat in het bestek voor de metrostellen werd opgenomen.

Persoonlijk vind ik dat we al heel wat moeten doen door de vernielingen die vandalen aanrichten. Er is een onderscheid tussen streetart, die het best in bepaalde zones wordt beoefend, en vandalisme. De grens is niet altijd heel duidelijk, maar wie zuur uitgiet of glas bekrast is geen kunstenaar, maar een vandaal!

De MIVB tracht dit fenomeen te bestrijden dat helaas van onze tijd is en zich in alle steden over de hele wereld voordoet.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Als verantwoordelijke in Ganshoren voor de strijd tegen graffiti, stel ik inderdaad vast dat het probleem alsmaar ernstiger wordt.*

Camera's helpen misschien om recidive te voorkomen, maar lukt het ooit om taggers op te sporen aan de hand van hun tag?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De MIVB heeft een databank met alle tags. Als iemand*

protégés par un revêtement anti-graffiti, afin de faciliter leur entretien et de réduire le problème des graffitis.

Malheureusement, lors de la rénovation de la station Schuman, Beliris n'a pas posé cette protection, pour des raisons qui lui sont propres. Par contre, cette imposition sera bien appliquée pour les nouvelles stations de métro de l'extension vers Schaerbeek.

Par ailleurs, il faut savoir que de nouvelles formes de vandalisme sont présentes dans le métro, telles que les projections d'acide ou les griffures profondes sur des vitrages ou des aciers inoxydables. Face à ce type de dégradation, la seule manière de protéger le matériau est l'application d'un film protecteur transparent sur les vitrages, notamment des rames de métro, comme exigé dans les cahiers des charges.

Personnellement, je trouve que les dégradations opérées par certains individus nous obligent déjà à accomplir de nombreuses démarches. Il y a une différence entre l'art de rue, pratiqué de préférence dans des endroits bien encadrés, et le vandalisme. La ligne n'est pas toujours claire, mais quand on en arrive à utiliser de l'acide ou à griffer le verre, cela n'a plus rien à voir avec de l'art. C'est du vandalisme !

La STIB essaie de lutter contre ce phénomène, qui est malheureusement un phénomène de notre époque, non seulement à Bruxelles, mais également dans beaucoup d'autres villes du monde.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Si je pose la question, c'est parce que j'ai assumé des responsabilités relatives à la lutte contre les tags dans la commune de Ganshoren. Je vous comprends quand vous dites que c'est un problème de notre temps qui va en s'amplifiant, et qu'il faut trouver des méthodes pour le combattre.

Si les caméras vont permettre d'atténuer quelque peu la récidive, arrive-t-on parfois à confondre les tagueurs avec leur signature ?

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB dispose d'une banque de données de tous les tags. Dès que

wordt aangehouden, krijgt hij de factuur.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Misschien gebruiken verscheidene daders dezelfde tag. Ik heb in Italië al een tag gezien die ook hier voorkomt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De tags hier zijn niet altijd van Belgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

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

**betreffende "het MIVB-reglement van
toepassing op de handelsactiviteiten in de
metrostations".**

De voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar (sp.a).- De MIVB staat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in voor het stedelijk openbaar vervoer. De maatschappij mag in dat kader handelsactiviteiten in de metro uitoefenen, een recht dat zij ook aan derden mag verlenen.

Een aantal exploitanten en hun werknemers klaagt echter over het feit dat de MIVB een verbod op het dragen van religieuze symbolen oplegt.

Nochtans draagt de MIVB diversiteit sinds haar ontstaan hoog in het vaandel. Ze was de eerste Belgische onderneming die werknemers met een buitenlandse achtergrond in dienst nam. Ze was ook de eerste openbaarvervoersmaatschappij die vrouwen in dienst nam.

Elk bedrijf moet de vrijheid krijgen om een eigen arbeidsreglement op te stellen. Niemand mag uitbaters dat recht ontzeggen, omdat ze hun handelszaak in de infrastructuur van de metro hebben gevestigd.

quelqu'un est arrêté, la facture suit !

M. Pierre Kompany (cdH).- Je voudrais que cela puisse se passer correctement, parce que j'ai déjà retrouvé en Italie un tag vu ici auparavant. Je ne dis pas que la même personne en était l'auteur, mais il s'agissait de la même signature.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce ne sont pas toujours des Belges. Il y a aussi des Français qui viennent s'amuser ici.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

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

**concernant "le règlement de la STIB
applicable aux activités commerciales dans
les stations de métro".**

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

M. Fouad Ahidar (sp.a) *(en néerlandais).*- *En tant que société de transport public de la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB peut exercer des activités commerciales dans le métro et concéder ce droit à des tiers.*

Plusieurs exploitants et leurs employés se plaignent du fait que la STIB interdise le port de signes religieux.

Chaque entreprise doit pouvoir avoir la liberté d'élaborer son propre règlement de travail et de décider de sa propre politique de la diversité. Personne ne peut lui refuser ce droit parce qu'elle a implanté son commerce dans l'infrastructure du métro. Une interdiction générale des signes religieux pour tous les commerces situés dans le métro dépasse les bornes.

Est-il exact que le règlement interne de la STIB interdise le port de signes religieux dans les commerces situés dans le métro ? Cette disposition peut-elle être supprimée ?

Het staat de MIVB vrij om beslissingen te nemen over het eigen diversiteitsbeleid, maar ze moet andere bedrijven ook die vrijheid gunnen. Een algemeen verbod op religieuze symbolen voor alle handelszaken die zich in de metro vestigen, kan niet door de beugel.

Klopt het dat de MIVB in haar interne reglement een verbod heeft opgenomen op het dragen van religieuze symbolen in handelszaken in de metro? Kan die bepaling worden geschrapt?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Ik heb inderdaad vragen gekregen in verband met een algemeen hoofddoekenverbod voor handelszaken in de metro, onder meer ook van u. Ik heb dat dan ook laten onderzoeken. Het interne reglement van de MIVB bleek het volgende verbod te bevatten:

(verder in het Frans)

Volgens het interne reglement van de MIVB moet het personeel van de uitbater er altijd verzorgd uitzien en mag het geen religieuze of politieke tekenen dragen. Bovendien moeten die eisen in het arbeidsreglement van de uitbater worden opgenomen als een dergelijk reglement wettelijk verplicht is.

(verder in het Nederlands)

Ik heb de kwestie aangekaart bij de directie van de MIVB, omdat ik vind dat het niet aan de MIVB is om in een dergelijk intern reglement algemene verplichtingen voor de handelszaken op te nemen. Ik vind dat iedere ondernemer over de vrijheid moet beschikken om zelf zijn of haar diversiteitsbeleid te bepalen en dat die vrijheid niet ingeperkt mag worden om de simpele reden dat een handelszaak zich toevallig in een metrostation bevindt.

Toen ik naar aanleiding van uw vraag de zaak controleerde, bleek dat het verbod nog steeds in het interne reglement was opgenomen, ondanks het feit dat de directie van de MIVB ermee akkoord gegaan was om het aan te passen. Wij zullen nu op korte termijn nagaan of de betreffende passage wel degelijk uit het interne reglement verdwenen is. Een dergelijke algemeen verbod op het dragen van

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).* - *J'ai reçu plusieurs questions, dont les vôtres, à propos d'une interdiction générale du foulard dans les commerces du métro.*

(poursuivant en français)

"Le personnel de l'exploitant devra présenter en tout temps une apparence soignée et n'arborer aucun signe d'appartenance religieuse ou politique. Ces exigences devront figurer dans le règlement de travail imposé par l'exploitant lorsqu'un tel règlement est requis par la loi."

(poursuivant en néerlandais)

Estimant que la STIB n'a pas à imposer des règles générales pour les commerces dans son règlement interne, j'ai abordé la question avec la direction de la STIB qui a accepté de le modifier. Chaque entrepreneur doit disposer de la liberté de déterminer sa politique de la diversité et cette liberté ne peut pas être limitée au prétexte qu'un commerce se situe dans une station de métro.

À l'occasion de votre question, j'ai constaté que l'interdiction figurait encore dans le règlement interne de la STIB. Nous vérifierons donc prochainement si elle a été supprimée. Cette interdiction générale du port de signes religieux est inadmissible.

religieuze symbolen is wat mij betreft immers ontoelaatbaar.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE KOMPANY**

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

**betreffende "de problematische doorgang
van de bussen van de MIVB in de
Blaesstraat en in de Hoogstraat".**

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*-
*Op 30 april raakte een bus 48 geblokkeerd in de
Blaesstraat omdat verscheidene auto's slecht
geparkeerd waren. Dat is geen uitzonderlijke
situatie in de erg smalle Blaesstraat en Hoogstraat.*

*Dergelijke incidenten zijn storend voor de MIVB-
reizigers, de fietsers en de automobilisten, maar
zijn ook slecht voor ons imago bij de talrijke
toeristen die in de wijk flaneren.*

*De Blaes- en de Hoogstraat verbinden het
stadscentrum met het Justitiepaleis en het
Vossenplein. Hun sterke identiteit danken zij aan
de talrijke antiek- en tweedehandszaken. De wijk is
een belangrijke trekpleister voor zowel Brusselaars
als toeristen.*

*We hebben er dus alle belang bij om de wijk zo
aangenaam mogelijk te maken voor voetgangers en
fietsers. Momenteel mogen de auto's langs beide
kanten van de straat parkeren en is er geen
fietspad. Bovendien zijn de voetpaden erg smal. Als
wij de verkeersstromen en de leefbaarheid van de
wijk willen verbeteren, is een herinrichting van de
straat noodzakelijk.*

*Welke oplossingen overweegt de MIVB om de
doorstroming in beide straten te verbeteren? Heeft
zij Brussel Mobiliteit en Brussel-Stad gevraagd om
herinrichtingswerken uit te voeren?*

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. PIERRE
KOMPANY**

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

**concernant "les problèmes d'accessibilité de
la rue Blaes et de la rue Haute pour les bus
de la STIB".**

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Ce dimanche 30
avril, un bus 48 s'est trouvé bloqué dans la rue
Blaes à cause de véhicules mal stationnés. Ce n'est
pas une problématique nouvelle, car nous savons
que la rue Blaes et la rue Haute sont étroites pour
le bus. Il y rencontre régulièrement des difficultés
de progression et ne peut parfois plus avancer du
tout sans risquer de heurter une voiture.

Cette fois, j'ai été le témoin direct de la scène.
Attristé par l'inconfort engendré pour les usagers
de la STIB, les cyclistes et les automobilistes,
inquiet de l'image renvoyée aux nombreux
touristes qui empruntent cet axe censé être
agréable, et globalement impressionné par le chaos
engendré par une situation en soi évitable, j'ai
décidé de prendre des photos et de vous interpeller.

La rue Blaes et la rue Haute connectent
directement le centre-ville à la place du Jeu de
Balle et au Palais de justice. En outre, ces rues
témoignent d'une identité forte et d'une grande
attractivité, grâce aux nombreux antiquaires et
magasins de seconde main de qualité qui s'y sont
installés. C'est devenu un lieu de passage
incontournable, pour les touristes autant que pour
les Bruxellois.

Nous avons donc tout intérêt à rendre ces rues
agréables pour les piétons et les cyclistes. Or, pour
le moment, les voitures stationnent de part et
d'autre de la rue déjà étroite et les cyclistes n'ont

Op de foto kan je zien dat heel wat auto's het parkeerverbod negeren. Hoe pakt u het wildparkeren aan? U bent misschien niet verantwoordelijk voor de politiecontroles, maar misschien kunt u wel de bewegwijzering naar de parkings in de buurt verbeteren.

Hebt u het probleem met de verantwoordelijken van Brussel-Stad besproken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De Hoogstraat en de Blaesstraat zijn gemeentewegen. Het gaat inderdaad om zwarte punten in het bovengronds netwerk van de MIVB, meer bepaald voor buslijnen 27 en 48. De problemen worden voornamelijk veroorzaakt door automobilisten die de signalisatie aan hun laars lappen.*

Vooraf het stuk van de Blaesstraat tussen de Ons-Heerstraat en nr. 62 zorgt voor problemen. De kortparkeerplaatsen voor leveringen zijn er uitgegroeid tot illegale parkeerplaatsen.

pas de bande réservée. J'ai d'ailleurs déjà vu un cycliste heurter le flanc d'un bus. Quant aux trottoirs, ils sont également étroits.

Un réaménagement de l'espace semble indispensable pour améliorer le flux de circulation et la qualité de vie du quartier.

Dans le cadre du plan Avanti visant l'amélioration de la vitesse commerciale des bus, quelles solutions la STIB envisage-t-elle pour améliorer la circulation sur ces axes ? Quelles sont les demandes exprimées auprès de Bruxelles Mobilité et de la Ville de Bruxelles - puisqu'il s'agit de voiries communales - concernant l'aménagement dans ces rues ?

Nous voyons sur les photos de la rue Blaes que les voitures sont stationnées d'un côté, alors qu'un panneau indique une interdiction de stationner. Que prévoyez-vous pour lutter contre ce stationnement illégal ? Vous n'êtes pas responsables du contrôle de police, mais peut-être pourrait-on agir en indiquant davantage la localisation des parkings à proximité ?

Les indications sont ambiguës, parce qu'il existe un espace au sol pour les voitures. Pourquoi conserver cet espace pour les véhicules sur la rue Blaes, alors que les piétons manquent de place et que les cyclistes ne disposent pas d'une piste séparée ?

Avez-vous déjà abordé ce problème avec la Ville de Bruxelles ? La mise à disposition rapide de cet espace pour les cyclistes et au bénéfice du transport public est-elle envisagée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les rues Haute et Blaes, situées sur le territoire de la Ville de Bruxelles, sont des voiries communales. Elles constituent effectivement des points noirs du réseau de surface de la STIB, pour les lignes de bus 27 et 48. Le problème que vous soulevez est principalement lié au non-respect, par les utilisateurs de véhicules particuliers, de la signalisation.

Le tronçon de la rue Blaes entre la rue Notre-Seigneur et le numéro 62 est le plus problématique. En effet, les demi-encoches originellement placées

Daardoor wordt de straat op die plaats nog smaller dan elders, wat problematisch is voor grote voertuigen zoals vrachtwagens, bussen, onderhouds- en hulpvoertuigen. De politie zou dat vaker moeten controleren.

De beste oplossing zou een herinrichting van beide straten zijn, zodat de bussen meer plaats hebben en de fietsers in beide richtingen kunnen rijden. Dat valt evenwel onder de bevoegdheid van Brussel-Stad, die de wegbeheerder is.

De voorzitter. - De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).* - *Ik hoop dat er maatregelen worden genomen om die straten aangenamer te maken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het akkoord voor de verhuur van het voormalige Belgolaisegebouw aan de MIVB".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).* - *Volgens een bericht in de pers zou er een akkoord zijn over de verhuizing van het informaticapersoneel van de MIVB naar het voormalige Belgolaisegebouw. Het belangrijkste argument is dat de instelling van openbaar nut*

pour les livraisons de courte durée ont été transformées, au fil du temps, en zones de stationnement illégal à part entière, et ce malgré le panneau indiquant l'arrêt autorisé, mais pas le stationnement.

L'artère en est d'autant plus étroite à cet endroit, ce qui génère des perturbations du trafic, en particulier pour les véhicules de grand gabarit : camions, bus, véhicules de secours et d'entretien. Pour rappel, la largeur d'un bus de la STIB est de 2,55m. Il s'agit donc d'un problème de contrôle par la police.

La meilleure solution consisterait à revoir l'aménagement des rues Blaes et Haute en libérant le passage pour les bus et en permettant aux cyclistes de circuler dans les deux sens. Mais cela relève de la Ville de Bruxelles, qui est gestionnaire de ces voiries.

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

M. Pierre Kompany (cdH). - J'espère que des actions seront entreprises pour rendre ces axes plus agréables.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'accord pour la location de l'ex-Belgolaise à la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR). - La presse a dernièrement dévoilé l'existence d'un accord passé le 24 avril dernier au sein du conseil d'administration de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), pour implanter ses effectifs informatiques dans l'ancien bâtiment

(ION) haar personeel geografisch gezien dicht bij elkaar wil brengen. Haar hoofdzetel is momenteel in de Hoogstraat.

Blijkbaar had de regering geen inbreng in dit akkoord. Het blijft mij verbazen dat een pararegionale instelling zoals de MIVB het zich kan veroorloven om te handelen zonder het advies van de regering af te wachten, zeker wanneer de raad van bestuur nalaat om een openbare aanbesteding uit te schrijven in de zoektocht naar een nieuw pand. Het door de raad van bestuur goedgekeurde akkoord gaat over de huur gedurende veertig jaar van een gebouw in het stadscentrum.

Aangezien de huur van de gebouwen aan de Kantersteen hoger ligt dan de prijzen die doorgaans in die buurt worden gevraagd, wekt het verbazing dat er geen aanbesteding gebeurde.

Deze regering draagt goed bestuur en transparantie hoog in het vaandel. Hoe kan het dan dat een dergelijke situatie zich nog kan voordoen? Over welke middelen beschikt u om ervoor te zorgen dat goed bestuur en transparantie werkelijkheid worden?

Overlegt u met de raad van bestuur van de MIVB om de beslissing te herzien en het sluiten van een akkoord te verhinderen? Hoe staat u tegenover de invoering van een duidelijk afgebakende en juridisch bindende procedure voor de zoektocht naar vastgoed bij de MIVB? Onderneemt u stappen in die zin?

Over welke hefboomen beschikt u om een aanbesteding op te leggen als de raad van bestuur van de MIVB in dit dossier hardnekkig blijft vasthouden aan zijn eigen beslissingen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

de la Belgoise.

En réalité, l'argument qui viendrait justifier cet accord résiderait dans la volonté de l'organisme d'intérêt public (OIP) de rapprocher, géographiquement parlant, l'ensemble de ses effectifs dans le même périmètre. En effet, son siège central est aujourd'hui situé rue Haute.

Alors que le gouvernement n'a apparemment pas eu son mot à dire avant la conclusion de cet accord, je m'étonne toutefois de la possibilité, pour un organisme pararéional tel que la STIB, de pouvoir se passer de l'avis de la Région, en particulier lorsque son conseil d'administration omet de lancer un marché public pour sa recherche immobilière. Et pour cause, puisque cet accord approuvé par le conseil d'administration concerne un bail sur 40 ans pour la location du bâtiment, situé en plein centre-ville.

Le loyer des locaux du Cantersteen étant supérieur aux prix pratiqués dans le quartier, il est étonnant que cette décision n'ait pas fait l'objet d'un appel d'offres.

Pour l'heure, la bonne gouvernance et la transparence constituent l'axe autour duquel gravitent les réflexions, décisions et priorités du gouvernement. Dès lors, comment est-il possible qu'à ce jour, pareille situation puisse encore se produire ? Quels sont les moyens dont dispose le gouvernement, et en particulier vos services, pour que cette bonne gouvernance et cette transparence soient effectives ?

Des discussions sont-elles en cours avec le conseil d'administration, afin de réviser cette décision et empêcher la conclusion d'un accord ? Quelle est votre position à propos de la nécessité d'imposer une procédure balisée et morale de recherche immobilière juridiquement obligatoire pour cet OIP ? Des démarches en ce sens ont-elles été accomplies par votre administration ?

Enfin, si le conseil d'administration de la STIB venait à ne définitivement pas vouloir entendre raison dans ce dossier, quels seraient les leviers à votre disposition pour rendre obligatoire un appel au marché public ?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mijnheer de voorzitter, ik antwoordde op al deze vragen in het kader van een actualiteitsvraag die tijdens de plenaire vergadering van 5 mei werd gesteld. Aangezien er sindsdien geen nieuwe elementen zijn, verwijs ik naar mijn antwoord van 5 mei.*

Mijnheer Van Goidsenhoven, ik neem akte van uw bezorgdheid en ik zal erop toezien dat de MIVB hierop een correct antwoord geeft.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik stelde hierover enkele weken geleden een actualiteitsvraag, maar merkte dat er weinig veranderd is. De minister-president leek bijzonder misnoegd. Hij liet verstaan dat hij niet van mening veranderd is.*

De regering moet er meer dan ooit voor zorgen dat er geen twijfel en verdenkingen ontstaan over een beslissing die invloed heeft op de overheidsfinanciën en bijgevolg op het geld van de belastingbetaler.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de heraanleg van het Houwaertplein".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Een jaar

M. Pascal Smet, ministre.- M. le président, j'ai répondu à toutes ces questions dans le cadre d'une question d'actualité posée en séance plénière le 5 mai dernier. Je me réfère donc aux réponses que j'avais données alors, car aucun élément nouveau n'est intervenu depuis.

Je prends acte de votre préoccupation et je ferai en sorte que la STIB puisse y apporter une réponse correcte.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Effectivement, ma question d'actualité date d'il y a quelques semaines déjà. Je vois que les choses ont peu évolué. Or, il m'avait semblé que le ministre-président était particulièrement mécontent. D'ailleurs, il m'avait laissé entrevoir que son avis n'avait pas changé lors de la séance plénière à laquelle il fait allusion.

Je crois que symboliquement, il est plus que jamais important de marquer le coup. Un certain nombre d'observateurs s'en sont émus. Plus que jamais, dans le contexte que nous vivons, il faut éviter de laisser s'introduire un certain nombre de doutes et de suspicions par rapport à la qualité d'une décision qui touche, qu'on le veuille ou non, les finances publiques, et donc l'argent du citoyen.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 "le réaménagement de la place Houwaert".

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

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

geleden ondervroeg ik u al over de hindernissen die fietsers ondervinden op de gewestelijke fietsroutes (GFR). Ik verwijs onder meer naar het Houwaertplein in Sint-Joost-ten-Node, dat door de gemeente in samenwerking met Beliris wordt heraangelegd.

Naast verbeteringen voor de omgeving bevatten de plannen ook enkele heikele punten. Ondanks de vele oproepen is de gemeente niet van plan de GFR 1 en de GFR MM over het plein te laten lopen. Zo wordt een gevaarlijke verkeerssituatie voor de fietsers in stand gehouden.

In uw antwoord van vorig jaar zei u dat Brussel Mobiliteit bij het begeleidingscomité betrokken was. U zou een oplossing zoeken voor de fietsers bij de opmaak van de plannen voor de heraanleg van het plein.

De plannen die bij de gemeenten ter inzage liggen, bevatten echter geen spoor van een oplossing voor de hindernissen op de twee gewestelijke fietsroutes. Het is onbegrijpelijk en beschamend dat een gemeente die zich op het vlak van mobiliteit veeleer conservatief opstelt, de mobiliteitsplannen van het gewest zonder probleem dwarsboomt.

Welk standpunt heeft Brussel Mobiliteit op het begeleidingscomité verdedigd?

Hoe garandeert u op het Houwaertplein de veiligheid en het comfort van de fietsers die van de twee gewestelijke fietsroutes gebruikmaken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De vergunningsaanvraag van de gemeente Sint-Joost-ten-Node heeft geen betrekking op de betreffende zone. Een eventuele verbetering werd daarom niet voorgelegd in het openbaar onderzoek dat liep van maart tot april. Het standpunt van de regering is evenwel duidelijk. We hebben gevraagd om de perimeter van de vergunning uit te breiden en ervoor te zorgen dat fietsers veilig in beide richtingen kunnen rijden op het Houwaertplein, de Verboeckhavenstraat en de Liedekerkestraat.

Op de overlegcommissie heeft Brussel Mobiliteit aangedrongen op een constructieve oplossing voor

place Houwaert à Saint-Josse-ten-Noode va être réaménagée par la commune en collaboration avec Beliris. Mais la commune n'envisage toujours pas d'y faire passer l'itinéraire cyclable régional ICR 1 et l'ICR MM sur la place, maintenant ainsi une situation dangereuse pour les cyclistes.

L'année passée, vous avez dit que Bruxelles Mobilité participait au comité d'accompagnement et que vous tiendriez compte des cyclistes.

Pourtant, les plans présentés par la commune ne comportent pas de solution pour les deux ICR. Il est incompréhensible et honteux qu'une commune conservatrice sur le plan de la mobilité contrecarre ainsi sans problème les plans de la Région.

Quelle position Bruxelles Mobilité a-t-elle défendue au comité d'accompagnement ?

Comment garantissez-vous la sécurité et le confort des cyclistes empruntant les deux ICR sur la place Houwaert ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La demande de permis de la commune de Saint-Josse-ten-Noode ne concernant pas la zone mentionnée, aucune amélioration n'a été soumise dans l'enquête publique qui s'est déroulée de mars à avril. Le gouvernement avait bien demandé d'élargir le périmètre du permis et de veiller à ce que les cyclistes puissent circuler en toute sécurité dans les deux sens sur la place Houwaert, dans la rue Verboeckhaven et dans la rue de Liedekerke.*

À la commission de concertation, Bruxelles Mobilité a insisté sur une solution constructive pour les deux ICR, en élargissant le périmètre à

de twee fietsroutes die op het Houwaertplein passeren, door de perimeter van de bouwaanvraag uit te breiden tot het volledige Houwaertplein, wat betekent dat men terugkeert naar de vergunning van 2002, ofwel een alternatief in het kader van het stormbekken bestudeert.

De overlegcommissie van 28 april heeft haar advies uitgesteld. Op 19 mei vond een nieuwe vergadering plaats. Na het advies van de overlegcommissie moet het gewest de vergunning uitreiken.

Het klopt dat de gemeente vragen blijft stellen over het voorstel van het gewest om de situatie voor de fietsers te verbeteren en de perimeter uit te breiden. We wachten nu op de wijze waarop de vergunning wordt uitgereikt. We hebben daarover contact met het kabinet van minister-president Vervoort.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik begrijp niet goed waarom de gemeente die verbetering voor de fietsers uit het plan probeert te weren. Ik ben alvast blij met uw vraag om de perimeter uit te breiden om het probleem op te lossen.

Aangezien het gewest uiteindelijk de bouwvergunning moet verlenen, ga ik ervan uit dat dit wel in orde komt. Ik hoop dat mijn vraag daar ook toe bijdraagt. Het gaat hier om een gevaarlijk plein, waar heel wat fietsers voorbijkomen na een aanzienlijke klim. Daarom is het echt noodzakelijk om daar iets te doen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

l'ensemble de la place Houwaert, ce qui signifie : revenir au permis de 2002 ou étudier une alternative dans le cadre des bassins d'orage.

La commission de concertation du 28 avril a reporté son avis et s'est à nouveau réunie le 19 mai. Après l'avis de la commission de concertation, la Région devra délivrer le permis.

La commune continue en effet à poser des questions sur la proposition de la Région d'améliorer la situation pour les cyclistes et d'élargir le périmètre. Nous attendons de voir la manière dont le permis sera délivré et avons donc des contacts avec le cabinet du ministre-président Vervoort à ce propos.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je ne comprends pas pourquoi la commune fait barrage à cette amélioration pour les cyclistes. Je suis satisfait, en tout cas, de votre demande d'élargir le périmètre.*

Vu que la Région a la responsabilité finale quant à la délivrance du permis de bâtir, je suppose que tout va rentrer dans l'ordre. J'espère que ma question y aura contribué.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

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

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,

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

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Iedereen is het erover eens dat de luchtvervuiling moet worden aangepakt. De Brusselse regering kondigde de invoering van een lage-emissiezone (LEZ) en een hervorming van de verkeersbelastingen aan om het wagenpark te ontdieselen. Die hervorming zal in twee fasen verlopen: eerst wordt de belasting op de inverkeerstelling hervormd, daarna de verkeersbelasting.

Op middellange termijn zal het gewest de inningsdienst van de federale overheid overnemen en is een verdergaande hervorming nodig. De voorstellen die nu op tafel liggen, zijn immers nogal pover.

We bespraken die hervorming onlangs nog in de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken. Welke richting ze echter ook uitgaat, het mag duidelijk zijn dat de Brusselse fiscaliteit nog lang gebaseerd zal blijven op de Europese normen.

Dieselgate toont echter aan dat de Euronormen helemaal niet nageleefd worden. Niet alleen kwam aan het licht dat Volkswagen met de software sjoemelde, het werd ook duidelijk dat de uitstoot van wagens in reële rijomstandigheden veel hoger ligt dan in de geneutraliseerde omgeving waarin ze worden getest. Zo blijkt uit een studie van de vzw Vleva dat het verschil in uitstoot tussen een Euro 1- en een Euro 5-wagen verwaarloosbaar is bij een test in reële omstandigheden.

Europa levert ondertussen inspanningen om de normen beter te doen naleven. Het werkt aan kaderrichtlijn 2007/46/EG tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Die richtlijn betreft de technische keuring en het toelaten van nieuwe voertuigen op de Europese markt.

Dat laatste is de verantwoordelijkheid van de homologatiediensten van de lidstaten. Door de

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

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Pour faire face à la pollution de l'air, le gouvernement bruxellois a annoncé l'introduction d'une zone de basse émission (ZBE) et une réforme des taxes de circulation en vue de la "dédieselisation" du parc automobile.*

À moyen terme, la Région reprendra le service de perception du pouvoir fédéral et une réforme plus poussée sera nécessaire. Quelle que soit la direction prise par cette réforme, il est évident que la fiscalité bruxelloise continuera de reposer sur les normes européennes.

Cependant, le "dieselgate" démontre que les normes Euro ne sont pas du tout respectées. Outre les logiciels truqués de Volkswagen, il est apparu que les émissions de voitures sont bien plus élevées en conditions réelles que dans l'environnement neutralisé des bancs d'essai. Selon une étude de l'asbl Vleva, la différence d'émissions entre la norme Euro 1 et la norme Euro 5 est négligeable lors d'un test en conditions réelles.

Entre-temps, l'Europe s'emploie à améliorer le respect des normes à travers la directive-cadre 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Cette directive concerne le contrôle technique et l'autorisation de nouveaux véhicules sur le marché européen.

Ce dernier point relève de la responsabilité des services d'homologation des États membres et, dans le marché unique, l'autorisation d'un seul service d'homologation national suffit à accorder l'accès à l'ensemble du marché européen.

Lorsque le scandale Volkswagen a éclaté, la Commission européenne a conclu qu'elle devait pousser davantage sa réforme en redoublant d'attention pour l'indépendance des services d'homologation et des services techniques. La nouvelle proposition prévoit dès lors d'adapter le

eengemaakte markt volstaat de goedkeuring van één nationale homologatiedienst om toegang te krijgen tot de volledige Europese markt en dat is ook logisch.

De Europese Commissie was bijna klaar met een voorstel tot hervorming, toen het Volkswagenschandaal uitbrak. Daardoor kwam ze tot de conclusie dat ze veel verder moest gaan met haar hervorming, door meer aandacht te besteden aan de onafhankelijkheid van de homologatiediensten en technische diensten.

Daarom voorziet het nieuwe voorstel in een aanpassing van het vergoedingssysteem, want de technische diensten zijn financieel afhankelijk van de autoproducenten en dat wekt op zijn minst de schijn van belangenvermenging. Daarnaast voorziet het voorstel ook in de invoering van systemen voor peer review.

Nu moet het voorstel van de Europese Commissie besproken en goedgekeurd worden in de Raad en in het Europees Parlement. Uit een recent voortgangsdokument blijkt dat er op het technische vlak een overeenkomst is, maar dat daarover nog een politiek akkoord gevonden moet worden.

Naar verluidt hebben de Belgische overheden zich in dit dossier niet erg voluntaristisch opgesteld. Aangezien de homologatie geregionaliseerd werd, is ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarbij betrokken.

Voorts maakt de Europese Commissie ook werk van een andere regelgeving, namelijk de real driving emissions (RDE). Momenteel overschrijden de gemeten stikstofwaarden op de weg immers ruimschoots de waarden die gemeten worden tijdens de testprocedures zoals die tot nu toe uitgevoerd worden. De RDE-procedures zijn dus een aanvulling op de laboratoriumtesten om na te gaan of de gemeten uitstoot van stikstofdioxide (NOx) en fijnstof overeenkomt met de gemeten waarden in reële rijomstandigheden.

De eerste twee RDE-pakketten werden eind 2015 goedgekeurd en zullen vanaf september 2017 in werking treden voor de nieuwe types van voertuigen en in september 2019 voor alle nieuwe voertuigen.

Het derde RDE-pakket werd op 20 december 2016

système de rémunération, les services techniques étant financièrement dépendants des fabricants automobiles, et l'instauration de systèmes d'évaluation par les pairs.

La proposition de la Commission européenne doit à présent être approuvée par le Conseil et le Parlement européens. Selon un récent état d'avancement, un accord est intervenu au niveau technique, mais pas encore au niveau politique. Il se dit que les autorités belges ne se montrent guère volontaristes dans ce dossier et, comme l'homologation a été régionalisée, la Région de Bruxelles-Capitale est également concernée.

La Commission européenne s'attelle également à la réglementation des "real driving emissions" (RDE), qui viennent compléter les tests en laboratoire pour vérifier si les émissions mesurées d'oxyde d'azote (NOx) et de particules fines correspondent aux valeurs mesurées en conditions réelles.

Les deux premiers paquets RDE ont été approuvés fin 2015 et entreront en vigueur à compter de septembre 2017 pour les nouveaux types de véhicules et en septembre 2019 pour l'ensemble des nouveaux véhicules. Le troisième paquet RDE a été approuvé le 20 décembre 2016 et traite des particules fines. Quant au quatrième paquet RDE, il devrait permettre la mise en place d'organismes d'homologation indépendants afin de tester les émissions de véhicules en conditions réelles.

Dans quelle phase se situe la concertation sur la directive ?

Quelles positions défend le gouvernement bruxellois dans le cadre des discussions sur la réforme de la directive 2007/46/CE et plus spécifiquement sur la création de systèmes d'évaluation par les pairs et un financement plus indépendant des services techniques ? Comment s'est déroulée la concertation avec les autres Régions ? Y a-t-il une position commune ? Qui représente les Régions dans la négociation ?

Quelles mesures complémentaires défend le gouvernement bruxellois pour rendre les services d'homologation plus objectifs et transparents ?

Qu'en est-il de l'exécution des trois premiers paquets RDE à Bruxelles ? Atteindrez-vous les

goedgekeurd en handelt over het fijnstof.

Met het vierde RDE-pakket zou het voor onafhankelijke homologatieorganisaties mogelijk moeten worden om de uitstoot van voertuigen in reële omstandigheden te testen en op die manier na te gaan of de uitstootnormen voor NOx en fijnstof werkelijk nageleefd worden.

In welke fase bevindt het overleg over de richtlijn zich?

Welke standpunten verdedigt de Brusselse regering in de discussies over de hervorming van de richtlijn 2007/46/EG en specifiek over de oprichting van systemen voor peer review en een meer onafhankelijke financiering van de technische diensten? Hoe verliep het overleg met de andere gewesten? Is er een gemeenschappelijk standpunt? Wie vertegenwoordigt de gewesten bij de onderhandeling?

Welke bijkomende maatregelen bepleit de Brusselse regering om de homologatiediensten objectiever en onafhankelijker te maken?

Hoever staat de uitvoering van de eerste drie RDE-pakketten in Brussel? Zult u de opgelegde data voor de inwerkingtreding halen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zit een beetje verveeld met deze vraag, omdat collega Debaets eigenlijk bevoegd is voor de homologatiediensten. Ik stel voor dat ik het antwoord voorlees dat Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel hebben voorbereid. Bijkomende vragen kunnen worden gesteld aan staatssecretaris Debaets, want zelf heb ik het dossier niet gevolgd.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dan geef ik er de voorkeur aan dat u niet antwoordt, want ik wil vermijden dat ik mijn bijkomende vragen pas over drie maanden kan stellen. Ik stel voor dat de interpellatie volgende week op de agenda van het Uitgebreid Bureau wordt geplaatst, zodat ze meteen kan ingeschreven worden als een interpellatie voor staatssecretaris Debaets.

données imposées avant leur entrée en vigueur ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Étant donné que c'est ma collègue Debaets qui est en charge des services d'homologation, je propose de lire la réponse qu'ont préparée Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Les questions complémentaires pourront être posées à Mme Debaets.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Je préfère alors que vous ne répondiez pas, sous peine de ne pas pouvoir poser mes questions complémentaires avant trois mois. Je propose que mon interpellation soit remise à l'ordre du jour du Bureau élargi afin de la renvoyer directement vers la secrétaire d'État Debaets.*

De heer Jacques Ponjée, commissiesecretaris.- Ik zal het Uitgebreid Bureau vragen dat u op een volgende vergadering uw repliek tot mevrouw Debaets kunt richten. Op die manier kunt u vandaag toch naar het antwoord luisteren.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat is goed.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De Europese Commissie diende inderdaad een voorstel van reglement in met het oog op de herziening van het juridische kader, zoals vermeld in kaderrichtlijn 2007/46/EG ter opstelling van een kader voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

We moeten die herziening beoordelen in het licht van de nieuwe technologieën die op de markt beschikbaar zijn en in het kader van de onregelmatigheden in verband met de gegevens over de uitstoot van auto's.

De Europese Commissie wil met haar voorstel ook verschillen in interpretatie en in de toepassing van juridische bepalingen door de bevoegde nationale overheden op het vlak van de goedkeuring per type en de nationale technische diensten wegwerken.

De uitwerking van het juridische kader wordt duidelijk gekoppeld aan de regelgeving over de uitstoot in reële rijomstandigheden, onder meer in het licht van de onregelmatigheden in verband met de gegevens over de uitstoot van auto's.

De lidstaten zijn bevoegd voor het toezicht op de markt en de controle van de naleving van de wetgeving inzake de homologatie van voertuigen. In artikel 30 van de kaderrichtlijn is bepaald dat ze alle controlemaatregelen moeten nemen. Een lidstaat kan zelf testen uitvoeren, als hij vermoedt dat de wetgeving niet wordt nageleefd, zelfs als hij niet instond voor de homologatie van het voertuig.

Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de homologatie van voertuigen. Voor het Brussels Gewest staat de homologatiedienst voor de voertuigen bij de

M. Jacques Ponjée, secrétaire de commission (en néerlandais).- Je demanderai au Bureau élargi que vous puissiez adresser votre réplique à Mme Debaets lors d'une prochaine réunion, tout en écoutant la réponse aujourd'hui.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- Très bien.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- La Commission européenne a déposé une proposition de règlement en vue de la révision du cadre juridique, tel que mentionné dans la directive-cadre 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

Cette révision doit être considérée à la lumière des nouvelles technologies disponibles sur le marché et des irrégularités relatives aux données sur les émissions de véhicules. L'élaboration du cadre juridique est liée à la réglementation sur les émissions en conditions réelles.

Les États membres sont compétents pour la surveillance du marché et le contrôle du respect de la législation relative à l'homologation des véhicules. L'article 30 de la directive-cadre établit qu'ils doivent prendre toutes les mesures de contrôle nécessaires. Un État membre peut lui-même procéder à des tests s'il soupçonne le non-respect de la législation, même s'il n'était pas responsable de l'homologation du véhicule.

Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour l'homologation des véhicules. Pour la Région bruxelloise, cette compétence échoit à la Direction sécurité routière de Bruxelles Mobilité.

Dans le contexte de la proposition de règlement en vue de la révision du cadre juridique de la directive-cadre, Bruxelles Environnement a participé, le 4 mai 2017, à une réunion de coordination organisée par la direction générale Affaires européennes du Service public fédéral (SPF) Affaires étrangères. Le point de vue défendu lors de cette réunion était que la Commission devait se charger de la vérification de la

Directie Verkeersveiligheid bij Brussel Mobiliteit hiervoor in.

In de context van het voorstel tot reglement met het oog op de herziening van het juridische kader van de kaderrichtlijn nam Leefmilieu Brussel op 4 mei 2017 deel aan een coördinatievergadering die werd georganiseerd door de directie-generaal Europese Zaken van de FOD Buitenlandse Zaken. Tijdens die vergadering werd het standpunt verdedigd dat de Commissie de verificatie van de conformiteit op zich moet nemen. Europa zal dat voorstel wellicht goedkeuren.

Het voorstel van de peer review, of het onderzoek door voor de homologatie bevoegde overheden, kon echter niet op steun rekenen. Dat onderzoek zou geen betere controle van de markt opleveren en bovendien administratieve overbelasting veroorzaken. De dienst Homologatie van Brussel Mobiliteit was bij die vergadering niet aanwezig. Blijkbaar was dat in overeenstemming met de beslissing om de dienst om te vormen tot een goedkeuringsinstantie.

Dat betekent dat die dienst niet langer zal optreden als typegoedkeuringsinstantie, maar dat de prioriteit ervan verlegd wordt naar de behandeling van individuele goedkeuringsaanvragen van burgers en bedrijven. Meer details moet u aan staatssecretaris Debaets vragen.

Gezien die omstandigheden heb ik gevraagd aan Leefmilieu Brussel om een besluit voor te bereiden ter vervollediging van het Inspectiewetboek om de uitstoot van vervuilende stoffen op frauduleuze wijze strafbaar te stellen en om het nemen van maatregelen tegen de autobouwers in de toekomst te vergemakkelijken, wanneer er weer praktijken vergelijkbaar met die van Volkswagen, aan de kaak gesteld worden.

De tekst zal aansturen op de invoering van de EU-Verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen en de reparatie- en onderhoudsinformatie van de voertuigen in het Wetboek van 1999. Die tekst zal voor het einde van dit jaar worden voorgelegd aan de regering.

Leefmilieu Brussel vertegenwoordigt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen het overleg

conformité. L'Europe approuvera sans doute cette proposition.

La proposition d'évaluation par les pairs n'a cependant pas recueilli de soutien. Cette évaluation ne garantirait pas un meilleur contrôle du marché et provoquerait, en outre, une surcharge administrative. Le service d'homologation de Bruxelles Mobilité n'était pas présent à cette réunion, sans doute en raison de la décision de le transformer en une instance de réception.

Cela signifie que ce service n'agira plus en tant qu'autorité de réception type, mais qu'il s'attachera au traitement des demandes de réception individuelles de citoyens et d'entreprises.

Au vu de ces circonstances, j'ai demandé à Bruxelles Environnement de préparer un arrêté pour compléter le Code de l'inspection, afin de sanctionner les émissions frauduleuses de substances polluantes et de faciliter la prise de mesures contre les constructeurs automobiles.

Le texte visera l'introduction, dans le Code de 1999, du règlement européen relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Ce texte sera soumis au gouvernement avant la fin de cette année.

Bruxelles Environnement représente la Région de Bruxelles-Capitale au sein de la concertation relative aux paquets RDE. Les procédures des services d'homologation de véhicules n'étant actuellement pas représentatives de la réalité, la Commission européenne a rédigé une proposition de réforme, intitulée RDE, pour les émissions de substances polluantes, en particulier de NOx. Les trois premiers paquets ont été approuvés. Les tests d'homologation en laboratoire seront donc remplacés par des tests en situation de conduite réelle.

Ce texte a été soumis au vote des États membres au sein du comité technique d'experts européens, le 28 octobre 2015. Les autorités fédérales y sont représentées par un membre du SPF Mobilité et Transports.

Pour vos questions complémentaires, je vous renvoie donc vers la ministre Fremault ou la

betreffende de RDE-pakketten. Momenteel zijn de procedures van de homologatietesten van de voertuigen niet representatief voor de realiteit. Om de uitstoot van vervuilende stoffen en van CO2 van wagens en bestelwagens in het laboratorium te meten, werden nieuwe worldwide harmonized light vehicles test procedures (WLTP) goedgekeurd op het niveau van de Verenigde Naties.

Voor de uitstoot van vervuilende stoffen en in het bijzonder de NOx-uitstoot heeft de Europese Commissie een hervormingsvoorstel opgesteld, genaamd RDE. De eerste drie pakketten werden goedgekeurd. De homologatietesten in het laboratorium zullen dus worden vervangen door testen met voertuigen op de weg. Die zijn meer representatief voor het rijden in reële rijomstandigheden, omdat het geteste voertuig wordt uitgerust met een draagbaar meettoestel.

Die tekst werd op 28 oktober 2015 ter stemming voorgelegd aan de lidstaten in het Technisch Comité van Europese deskundigen. De federale overheid wordt er vertegenwoordigd door een lid van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dat lid verdedigt het standpunt van België.

Voor bijkomende vragen verwijs ik u dus naar minister Fremault of naar staatssecretaris Debaets.

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Wat was nu het standpunt van Brussel? Waarom is er besloten om die homologatie enkel nog als goedkeuringsinstantie te houden? Is dat een beslissing van Brussel alleen?

Ik zal die bijkomende vragen later opnieuw stellen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

secrétaire d'État Debaets.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*). - *Quelle était la position de Bruxelles ? Pourquoi a-t-on décidé de ne plus conserver cette homologation qu'en tant qu'instance de réception ? Est-ce une décision de Bruxelles uniquement ?*

Je reposerai ces questions complémentaires plus tard.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

**betreffende "de vernieuwing van het
fietspad langs de Tervurenlaan".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Onlangs vernam ik in de pers dat de fietspaden langs de Tervurenlaan vervangen en verbreed zullen worden. Volgens het artikel is dit nodig, omdat de fietspaden smal, verouderd en in slechte staat zijn.

Zowel het Brusselse als het Vlaamse deel (voorbij het Vierarmenkruispunt in de richting van het centrum van Tervuren) van de Tervurenlaan zou uitgerust worden met brede en vrijliggende fietspaden. Op die manier wordt er werk gemaakt van de aangekondigde fietssnelweg, als onderdeel van het fiets-GEN.

Met dit vernieuwde fietspad ontstaat er een ononderbroken fietsroute van bijna 9 km tussen de Montgomeryrotonde en de Jazzfontein aan het Koloniënpaleis in Tervuren.

Aangezien de Tervurenlaan op een aantal plaatsen pal op de gewestgrens ligt, moeten we samenwerken met het Vlaams Gewest. Op het Vlaamse deel van de Tervurenlaan is er geen volwaardig fietspad en het wordt hoog tijd om daar werk van te maken. Op het Brusselse deel is er wel een fietspad, dat zich grotendeels in het midden van de Tervurenlaan bevindt, maar ook een stukje Zoniënwoud doorkruist.

Het is een goede zaak dat er een fietspad komt tussen Montgomery en Tervuren, maar het gevaarlijkste punt van dat traject bevindt zich overduidelijk aan de Montgomeryrotonde zelf. Zullen er op die rotonde ook fietspaden komen?

Het fietspad tussen de Montgomeryrotonde en het Vierarmenkruispunt wordt vervangen, omdat het in slechte staat zou zijn. Ik fiets daar elke dag langs en naar mijn mening is het fietspad daar op het Brusselse grondgebied nog in behoorlijk goede staat.

De aanleg van het fiets-GEN moet absolute

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

**concernant "la rénovation de la piste
cyclable avenue de Tervueren".**

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Dans le cadre du projet de réseau express régional vélo (RER-vélo), l'avenue de Tervueren va être équipée, tant dans sa partie bruxelloise que côté flamand, de nouvelles pistes cyclables plus larges que les pistes actuelles et séparées du trafic automobile.*

Ces travaux nécessiteront une collaboration avec la Région flamande puisqu'il n'existe pas, pour l'instant, de véritable piste cyclable sur le tronçon de l'avenue situé en Flandre.

Des pistes cyclables sont-elles également prévues au square Montgomery, qui est le point le plus dangereux du trajet en venant de Tervueren ?

Sans remettre en question la priorité de l'aménagement du RER-vélo, je m'interroge sur la nécessité d'une rénovation complète de la partie bruxelloise de la piste cyclable de l'avenue de Tervueren, que j'emprunte chaque jour à vélo. D'autres dossiers cyclistes me paraissent plus urgents, comme l'aménagement d'une piste cyclable entre Montgomery et Mérode.

Voulez-vous réellement investir dans le remplacement d'une piste cyclable en bon état, plutôt que dans l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable, sur un trajet qui n'en comporte pas encore ?

Quels sont les dates d'exécution et le coût des travaux ?

De quelle manière comptez-vous collaborer avec la Région flamande dans ce dossier ?

voorrang krijgen, maar als fietser ben ik er niet van overtuigd dat een volledige vernieuwing van het fietspad langs het Brusselse deel van de Tervurenlaan nodig is. Er zijn heel wat andere fietsdossiers die dringender zijn. Wat volgens mij voorrang moet krijgen, is de aanleg van een fietspad tussen Montgomery en Merode.

Wilt u echt investeren in de vervanging van een fietspad dat nog geschikt is en niet in de aanleg van een fietspad op een plek waar er nog geen is?

Wanneer zijn de werkzaamheden gepland? Hoeveel zullen ze kosten?

Op welke manier bent u van plan om in dit dossier met het Vlaams Gewest samen te werken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat de Montgomeryrotonde betreft, zal een snelle ingreep in eerste instantie mogelijk maken dat fietsers in beide richtingen kunnen gebruikmaken van de ventwegen door een doorsteek te creëren ter hoogte van de Tervurenlaan, de Brandt Whitlocklaan en de Sint-Michielslaan. Voor de fietsers die verkiezen om op de rotonde te fietsen, wordt de wegmarkering op de rotonde verduidelijkt.

Het plan wordt in de loop van de maand juni voorgelegd aan de verschillende administraties, waarna we het zo snel mogelijk zullen uitvoeren. In een latere fase zal er aan de zuidkant van de rotonde een tweerichtingsfietspad worden aangelegd, dat een betere verbinding moet garanderen met de nieuwe stukken fietspad op de Tervurenlaan aan beide zijden van het Montgomeryplein.

Er is geen plan om het fietspad vanaf Montgomery te vernieuwen. Na het verslag dat opgesteld werd met behulp van de meetfiets in 2013 zijn enkele reparaties uitgevoerd, waardoor de comfortscore voldoende is. Het project waar u naar verwijst, heeft enkel betrekking op het fietspad vanaf de Eikenweg tot aan het Vierarmenkruispunt en verderop, in Vlaanderen, richting Tervuren. Het gaat om een missing link tussen de Tervurenlaan in Brussel en Vlaanderen. Het fietspad op de Tervurenlaan is nu niet geschikt voor tweerichtingsverkeer. In eerste instantie wordt

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- À la hauteur du square Montgomery, une petite intervention rapide permettra aux cyclistes d'emprunter les contre-allées dans les deux sens de circulation, en créant un passage à la hauteur de l'avenue de Tervueren, du boulevard Brand Whitlock et du boulevard Saint-Michel. Le marquage au sol sera amélioré pour les cyclistes qui préfèrent emprunter la rotonde.

Le plan sera présenté aux diverses administrations dans le courant du mois de juin, après quoi, il sera mis en œuvre le plus rapidement possible. Dans une phase ultérieure, une piste cyclable bidirectionnelle sera aménagée dans la partie sud du square. Elle devra assurer une meilleure liaison avec les nouveaux tronçons de l'avenue de Tervueren, de part et d'autre du square Montgomery.

Aucun chantier n'est prévu au niveau de la piste cyclable partant de Montgomery, dont le confort a été amélioré par quelques interventions en 2013, à la suite du rapport établi à l'aide du vélo-mesureur. Le projet que vous évoquez concerne uniquement le trajet entre l'avenue des Chênes, les Quatre Bras et au-delà, vers Tervueren. La piste cyclable actuelle de l'avenue de Tervueren ne peut être aménagée en piste bidirectionnelle. Il s'agira, dans premier temps, d'examiner comment transformer le sentier forestier en piste cyclable. L'Agence flamande des routes et de la circulation

bekeken hoe het bospad een fietspad kan worden. Het historische pad ligt verderop in het bos langs de Tervurenlaan, staduitwaarts.

Het beheer is in handen van het Agentschap voor Natuur en Bos en een deel van Leefmilieu Brussel. Alle partijen worden bij de renovatie betrokken: het Agentschap Wegen en Verkeer, Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap voor Natuur en Bos, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.

De studie gaat dit jaar nog van start. Op basis van de conclusies zouden de werkzaamheden volgend jaar kunnen plaatsvinden. Een raming is nog niet bekend.

De samenwerking wordt vastgelegd in een overeenkomst. Het Vlaams Gewest leidt de studie, de vergunningsaanvraag en de uitvoering van de werkzaamheden. Brussel Mobiliteit zal zijn deel van de werken financieren, alsook de helft van het studiewerk. Leefmilieu Brussel zal de bouwaanvraag indienen voor het deel dat in Brussel ligt.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hoe moet ik me de doorsteken ter hoogte van de Tervurenlaan, de Brand Whitlocklaan en de Sint-Michielslaan op de Montgomeryrotonde voorstellen? Komt daar een fietspad?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik stel voor dat mijn medewerker u de plannen bezorgt.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "het verzoek van een free flow-

(AWV), l'Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) sont associés à la rénovation.

L'étude sera lancée cette année encore et les travaux suivront l'an prochain. L'estimation du coût n'est pas encore connue.

Il a été convenu avec la Région flamande que celle-ci mène l'étude, introduise la demande de permis et exécute les travaux. Bruxelles Mobilité financera sa part des travaux, ainsi que la moitié de l'étude. Bruxelles Environnement introduira la demande de permis pour le tronçon bruxellois.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Comment faut-il se représenter le passage au square Montgomery ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Je propose que mon collaborateur vous transmette les plans.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

concernant "la demande d'un opérateur de

operator om toegang te krijgen tot de eigen beddingen van het openbaar vervoer voor zijn wagens".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Zipcar, een van de twee freefloatingbedrijven in Brussel, dringt er in de media op aan om, net zoals de taxi's en fietsers, de busbanen te mogen gebruiken.

Los van het feit dat een traject in een individuele wagen geen alternatieve verplaatsingswijze is, zou die maatregel de mobiliteit niet ten goede komen. Hoe meer voertuigen er op de busbanen rijden, hoe minder efficiënt die worden voor het openbaar vervoer. De MIVB heeft nu al moeite om de rijsnelheid van haar bovengrondse voertuigen te kunnen garanderen, aangezien de verkeerslichten vaak zo zijn afgesteld dat er maar een of twee voertuigen door kunnen.

Het zou bovendien moeilijker worden om het gebruik van de busbanen te controleren, aangezien nog meer automobilisten geneigd zullen zijn om die banen oneigenlijk te gebruiken.

Die maatregel zou het gebruik van freefloatingvoertuigen nog aantrekkelijker maken en het vervoersaandeel van de auto nog verhogen. Zipcar maakt nu al op de bussen van de MIVB publiciteit voor haar efficiëntie.

Heeft Zipcar u gevraagd om de regels voor het busbaangebruik te wijzigen? Hoe staat u tegenover dit verzoek?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zoals ik al eerder heb geantwoord, ben ik hiervan geen voorstander.*

'free floating' d'autoriser l'accès aux sites propres à ses voitures".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Zipcar, l'un des deux opérateurs de free floating présent dans notre Région, revendique dans la presse le droit pour ses voitures d'avoir accès aux sites propres réservés aux transports publics, et parfois également aux taxis et cyclistes. Outre la confusion des genres, faisant oublier qu'un trajet en voiture individuelle, fût-il effectué par un véhicule de free floating, ne constitue pas un mode de déplacement alternatif, cela pose un sérieux problème de mobilité.

La multiplication des véhicules circulant sur les sites propres les rendrait de moins en moins performants pour les transports en commun, alors même que cette Région peine à enrayer la baisse de vitesse commerciale des transports en commun de surface, puisque les phases de feux sont bien souvent calibrées pour laisser passer un ou deux véhicules.

Par ailleurs, le contrôle des règles d'utilisation des sites propres deviendrait quasiment impossible et on peut aisément comprendre que plus nombreux encore seraient les automobilistes tentés de les utiliser en toute illégalité.

Par ailleurs, cela reviendrait à concéder à un mode de transport une attractivité qui risque de se faire au détriment du transport public ou des modes doux, autrement dit, à augmenter la part modale de la voiture. La société demanderesse affiche déjà fièrement sur les bus de la STIB des publicités signalant que quand on est pressé, on ira plus vite avec un de ses véhicules qu'avec la STIB !

C'est pourquoi, je souhaiterais savoir si vous avez été sollicité par la société en question pour faire modifier les règles en vigueur. Je souhaiterais également savoir quelle est votre position face à cette revendication.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà répondu à cette question et, vous l'aurez compris, je ne suis pas très favorable à cette idée.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Klopt het dat u in het Taxiplan van plan bent de spoutniks en alle andere zichtbare kenmerken van de taxi's af te schaffen?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Helemaal niet. De taxi's zullen duidelijk herkenbaar blijven, maar we hebben nog niet afgesproken op welke manier.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de reclamecampagne van de vereniging "Alternatives" in de Brusselse metro".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de omleiding van de bussen van de MIVB op de Elsensesteenweg".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *De heraanleg van de Elsensesteenweg is van start gegaan. Er is ervoor gekozen om de hele zone in een keer aan te pakken. Daarom worden de bussen 54 en 71, de enige bussen die de driehoek*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vais en profiter pour vous poser une question complémentaire.

Vous aimeriez, dans votre Plan taxis, faire disparaître les spoutniks, ainsi que les autres aspects visibles des taxis...

M. Pascal Smet, ministre.- Pas du tout. Une identité visuelle a toujours été prévue. Il reste à savoir laquelle. Ceci fait encore débat.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "la campagne publicitaire de l'association 'Alternatives' dans le métro bruxellois".

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la déviation des lignes de la STIB empruntant la chaussée d'Ixelles".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le réaménagement de la chaussée d'Ixelles a débuté. Pour ce chantier de grande ampleur et de longue durée, la méthode retenue consiste à travailler simultanément sur l'entièreté de la zone, et non par

Troon-Flagey-Louiza aandoen, gedurende ongeveer een jaar omgeleid. Bijgevolg moeten het gemeentehuis, de school en de drie kinderdagverblijven het in die zone zonder een halte van het openbaar vervoer in een straal van 500 m doen. Dat is vervelend voor mobiele mensen en een echt probleem voor wie minder mobiel is. Bovendien doen de bussen langer over de omleiding.

Veel buurtbewoners doen hun beklag. Waarom is de bouwplaats niet opgedeeld in verschillende fasen, zodat de omleiding van de bussen minder ingrijpend kon gebeuren?

Waarom is er voor bus 54 geen alternatieve omleiding, dicht bij de bouwplaats, uitgestippeld? Wordt het traject van de bussen aangepast als de buurtbewoners en vaste gebruikers problemen ondervinden?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De bouwplaats is wel degelijk opgedeeld in twee delen. De eerste bouwplaats die nu bezig is, strekt zich uit tussen het Fernand Cocqplein en de Vredestraat, en de tweede tussen de Vredestraat en de Naamsepoort.*

Door de werkzaamheden op te delen in twee delen zullen de Vivaquawerkzaamheden niet 350 maar 200 werkdagen duren. Zo willen we de hinder voor de buurt, de omwonenden en de handelaars zo veel mogelijk beperken.

Om de ambitieuze planning waar te maken, is er in overleg met Vivaqua en de gemeente beslist om zo nodig in twee ploegen en tijdens het weekend te werken.

De tijdelijke trajecten zijn gekozen op basis van de

tronçon. De ce fait, les bus 54 et 71, seuls à desservir le triangle Trône-Flagey-Louise, sont déviés pour une durée annoncée d'un an environ.

Or, se trouvent dans cette zone, la maison communale, une école et trois crèches qui n'auront plus, durant cette longue période, aucun arrêt de transport public dans un rayon de plus de 500 mètres à la ronde. Cela représente un simple désagrément pour les personnes mobiles, mais un vrai problème pour celles dont la mobilité est réduite.

Par ailleurs, une fois les lignes déviées rejointes, le désagrément s'alourdit de l'augmentation du temps de parcours des lignes déviées. De nombreux habitants et usagers de la zone ont manifesté leur inquiétude vis-à-vis de leurs conditions de déplacement pendant cette année à venir. Je souhaiterais donc savoir pourquoi le choix de travailler par tronçon, de manière à limiter l'éloignement des lignes, n'a pas été retenu.

En particulier, pour la ligne 54 exploitée avec des bus simples, pourquoi un trajet alternatif plus proche de la zone de travaux n'a-t-il pas été mis en place, quitte à modifier temporairement l'un ou l'autre sens de circulation ? Enfin, des adaptations au dispositif sont-elles envisagées en fonction des problèmes rencontrés par les riverains et usagers réguliers du secteur concerné ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le chantier est bel et bien subdivisé en deux tronçons. Le premier se situe entre la place Fernand Coq et la rue de la Paix et le deuxième entre la rue de la Paix et la Porte de Namur. Les travaux actuels concernent uniquement le premier tronçon.

Le choix de travailler en deux grands tronçons est fonction de la durée du chantier. L'organisation du chantier est plus facile et donne un rendement plus élevé, car les différents intervenants peuvent travailler les uns après les autres.

En subdivisant le chantier en deux tronçons au lieu de cinq, la durée du chantier de Vivaqua peut être réduite de 350 jours ouvrables à 200. Nous tenons ainsi à limiter autant que possible les nuisances pour le quartier, les habitants et les commerçants de ce deuxième plus grand axe commercial de la

toegankelijkheid voor de bussen en de impact op de mobiliteit. De beslissing om lijn 54 te beperken tot Louiza, heeft verscheidene redenen. De busvloot van de MIVB komt onder druk, aangezien vanaf september twee pendelbuslijnen naar aanleiding van de onderbreking van de tramlijnen aan de bouwplaatsen Buyl en Alseberg worden samengevoegd. Bovendien zitten er nauwelijks passagiers in de bus na de haltes Baljuw en Drievuldigheid. Het merendeel van de passagiers uit Vorst stapt over aan een van beide haltes op lijn 93, 94 of 81. De werkzaamheden maken het hoe dan ook onmogelijk om het gemeentehuis en de kinderdagverblijven aan te doen. Het gemeentehuis ligt op ongeveer 500 m van de Louizalaan en de Troonlaan. Ten slotte blijft er een overstapmogelijkheid naar de metro, die tijdens de spits frequent richting Naamsepoort en Troon rijdt.

De omleidingen blijven de hele duur van de werkzaamheden ongewijzigd. Daardoor hoeven reizigers na elke nieuwe fase niet opnieuw de weg te zoeken.

Région.

Pour respecter ce calendrier ambitieux, l'engagement a été pris, en concertation avec Vivaqua et la commune, de travailler en deux pauses et le week-end lorsque cela s'avère nécessaire.

Le choix des itinéraires est fait en fonction des voiries accessibles aux bus de la STIB et de l'impact sur la mobilité. L'analyse de la STIB pour des trajets alternatifs a démontré que les gabarits de toutes les voiries du quartier ne permettraient pas aux bus de quitter la chaussée d'Ixelles à partir de la place Fernand Coq et de pouvoir y revenir après la rue de la Paix dans les deux sens.

La décision de limiter la ligne 54 à Louise a plusieurs explications : à partir de septembre, un cumul de deux navettes de bus devra être assuré à la suite de l'interruption des lignes de tram pour les chantiers Buyl et Alseberg. Cela va fortement solliciter l'utilisation du parc de bus de la STIB. Par ailleurs, les charges à bord des véhicules, au-delà des arrêts Bailly et Trinité, sont très limitées. C'était déjà le cas avant le début du chantier.

La STIB constate que, depuis Forest, la majorité des voyageurs descendent à ces deux arrêts pour y faire correspondance avec les lignes 93, 94 et 81. Avec le chantier, la desserte des écoles et de la maison communale n'était de toute façon plus possible.

La distance entre l'avenue Louise et la maison communale est de 500 mètres. Elle est à peu près équivalente à celle qui sépare la rue du Trône de la maison communale d'Ixelles.

La limitation de la ligne 54 à Louise permet de garder un contact direct avec la ligne de métro, qui offre une fréquence de passage élevée aux heures de pointe vers les stations Porte de Namur et Trône.

Enfin, on a choisi de garder inchangées les déviations de bus pendant toute la durée des travaux. C'est plus confortable et plus clair pour les voyageurs. Cela évite aux voyageurs de chercher leur chemin à chaque nouvelle phase des travaux.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het

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

woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*):- *Die afstand van 500 m met een helling is echt zwaar! Sommige mensen in de buurt hebben het al moeilijk om in normale omstandigheden hun boodschappen te doen. Vandaar dat het belangrijk is de bouwplaats op te delen.*

Ik kom hier zeker op terug, want het openbaar vervoer is niet alleen in de buurt van de Elsensesteenweg ondermaats, ook op de Kleine Ring en aan de Generaal Jacqueslaan zijn er grote problemen. Het openbaar vervoer verloopt er al drie jaar rampzalig.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de Brusselse maatregel voor een mobiliteitsbudget".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De Brusselse regering zou het eens zijn over een maatregel om het aantal bedrijfswagens terug te dringen. Ze wil Brusselse bedrijven namelijk verplichten om werknemers met een bedrijfswagen ook een treinabonnement of een bedrijfsfiets aan te bieden. Bovendien zouden werknemers recht hebben op een Villoabonnement. Die maatregel zou vanaf 2018 in werking treden en bovenop de federale maatregelen komen. De federale regering werkt immers ook aan een mobiliteitsbudget.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je remercie le ministre pour ses réponses. Mais une distance de 500 mètres, avec un dénivelé comme celui du quartier, c'est vraiment lourd ! Certaines personnes ont déjà du mal à y faire leurs courses en temps normal. La question des tronçons est donc vraiment importante.

Par ailleurs, je ne manquerai pas de vous interpellier à nouveau parce que, pour le moment, la desserte catastrophique en transports publics ne se limite plus du tout à la chaussée d'Ixelles et à ses alentours, mais s'étend de la Petite ceinture jusqu'à la ligne 54, au-delà du boulevard Général Jacques. Là, nous sommes face à un véritable problème. Depuis trois ans, la desserte en transports publics et la mobilité douce sont une véritable catastrophe dans le quartier.

Nous y reviendrons plus longuement, car ces gestions de chantiers posent question, avec des conséquences assez lourdes.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 mesure bruxelloise en faveur d'un budget mobilité".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*):- *Le gouvernement bruxellois se serait mis d'accord sur une mesure visant à faire diminuer le nombre de voitures de société, en obligeant les entreprises bruxelloises à offrir à leurs salariés disposant d'une voiture de société un abonnement de train ou un vélo d'entreprise. En outre, les travailleurs auraient droit à un abonnement Villo. Cette mesure, qui entrerait en vigueur en 2018, s'ajouterait aux mesures étudiées par le gouvernement fédéral pour l'inciter à agir*

Iedereen heeft ondertussen begrepen dat het systeem van salariswagens niet duurzaam is. Het kost de Belgische belastingbetaler jaarlijks 5 miljard euro en heeft bovendien catastrofale gevolgen voor de mobiliteit, de volksgezondheid en het milieu. Het is echter niet omdat iedereen weet wat de nefaste gevolgen van het systeem zijn, dat er ook snel oplossingen uit de bus komen. De Brusselse regering wil de federale regering met haar maatregel dwingen om snel in actie te schieten.

Wat houden de verplichte maatregelen voor de bedrijven in? Moeten zij hun werknemers alleen een treinabonnement aanbieden of ook een MIVB-abonnement? Is de bedrijfsfiets een alternatief voor het treinabonnement of krijgt de werknemer beide? Kan de werknemer het treinabonnement weigeren of moet hij het aanvaarden? Hoe zit dat sociaal-juridisch in elkaar? Overlegde u met de sociale partners over de maatregel?

De maatregel geldt alleen voor werknemers met een bedrijfswagen. Krijgen werknemers zonder bedrijfswagen ook een beloning? Worden zij aangemoedigd om niet langer met de eigen wagen naar het werk te komen?

Liet u berekenen welke gevolgen de maatregel mogelijk heeft? Hoeveel auto's zullen er dankzij de maatregel minder rondrijden in Brussel? Welke resultaten streeft u na met betrekking tot de modale verschuiving? Welke garanties bouwt u in om die doelstelling te halen?

Hoe sluit de Brusselse maatregel aan bij het federale mobiliteitsbudget?

Krijgen alle werknemers van Brusselse bedrijven een Villoabonnement of is dat alleen voor medewerkers met een salariswagen? Wie neemt de kosten voor zijn rekening, de Brusselse regering of de werkgevers? Hebt u een idee van de gevolgen voor het gebruik van de Villodiensten? Nu zijn er immers al regelmatig problemen met lege of volle Villostelplaatsen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben op 1 juni inderdaad het nieuwe besluit goedgekeurd. De sociale partners werden geraadpleegd in het kader van de adviesprocedures van de Economische en

rapidement.

En effet, le système des voitures de société a vécu. Il n'est pas soutenable pour le portefeuille du contribuable belge et ses conséquences sur la mobilité, la santé publique et l'environnement sont catastrophiques.

En quoi consistent les mesures obligatoires pour les entreprises ? Se limitent-elles à l'octroi d'un abonnement de train aux salariés ou un abonnement STIB est-il aussi prévu ? Le vélo d'entreprise est-il une alternative à l'abonnement de train ou le travailleur recevra-t-il les deux ? Le travailleur peut-il refuser l'abonnement de train ? Qu'en est-il du cadre sociojuridique ? Vous êtes-vous concerté avec les partenaires sociaux à ce sujet ?

La mesure ne s'appliquant qu'aux travailleurs bénéficiant d'une voiture de société, les autres reçoivent-ils une prime ? Sont-ils encouragés à ne plus se rendre au travail avec leur voiture personnelle ?

Avez-vous fait calculer les conséquences de la mesure ? Combien de voitures en moins circuleront à Bruxelles ? Quels résultats visez-vous en termes de report modal et comment garantirez-vous leur réalisation ?

Comment la mesure bruxelloise rejoint-elle le budget mobilité fédéral ?

Tous les salariés des entreprises bruxelloises recevront-ils un abonnement Villo ou seulement les bénéficiaires d'une voiture de société ? Qui supportera les frais ? Quel sera l'impact sur l'utilisation des services de Villo dont les stations sont déjà régulièrement vides ou pleines ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous avons approuvé le nouvel arrêté le 1er juin. Les partenaires sociaux ont été consultés dans le cadre des procédures d'avis du Conseil économique et*

Sociale Raad en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Het nieuwe besluit gaat een stuk verder dan de nieuwe verplichtingen voor bedrijven bij de toekenning van salariswagens. Zo wordt de lijst van maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer en de fiets aangescherpt voor alle werknemers. De financiële bijdrage voor het gebruik van het openbaar vervoer moet gelden vanaf de eerste kilometer en zonder beperking inzake de afstand. Ook worden de technische voorschriften voor fietsenstallingen sterk aangescherpt om het gebruik van een fiets comfortabeler te maken en tegelijk de beveiliging tegen diefstal van onder andere de elektrische fietsen te verbeteren.

Voor de werknemers die over een salariswagen beschikken, zijn er twee opties vastgelegd in het definitieve besluit. Ofwel stelt de onderneming een mobiliteitspakket met openbaar vervoer, fiets en Villo voor in plaats van of bovenop de bedrijfswagen, ofwel heeft de werknemer in elk geval het recht om een abonnement voor het openbaar vervoer én Villo aan te vragen, bovenop de bedrijfswagen.

Het openbaarvervoersabonnement kan zowel een NMBS- als een MIVB-abonnement zijn, afhankelijk van de noden van de werknemer. De bedrijfsfiets moet worden aangeboden in het kader van het mobiliteitspakket en kan daarbij worden gecombineerd met het openbaar vervoer, Villo en andere mobiliteitsopties.

Het mobiliteitspakket werd met opzet ruim geformuleerd om gemakkelijk te passen in een hopelijk toekomstig federale mobiliteitsbudget, dat al eeuwen op zich laat wachten. De werknemer kan ongeacht de gekozen optie ook weigeren om gebruik te maken van zijn recht.

De kosten voor de maatregel vallen volledig ten laste van de werkgever. Het hoeft helemaal niet om meerkosten te gaan voor de werkgever, zolang die in het kader van de nieuwe regelgeving zijn bedrijfswagencatalogus vervangt door een mobiliteitspakket waarbij zijn werknemers vrij kunnen kiezen voor het openbaar vervoer en voor de elektrische fiets. Het gaat enkel om een gedragswijziging.

social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) et de la Commission régionale de la mobilité.

Le nouvel arrêté va bien au-delà des nouvelles obligations pour les entreprises concernant l'octroi de voitures de société, en élargissant la liste des mesures en faveur des transports en commun et du vélo pour tous les travailleurs. La contribution financière pour l'usage des transports publics s'applique dès le premier kilomètre et sans limite de distance. Les prescriptions techniques relatives aux parkings pour vélos sont revues pour améliorer le confort de l'usage du vélo et augmenter la protection contre le vol.

Pour les bénéficiaires d'une voiture de société, soit l'entreprise propose un bouquet de mobilité combinant transports publics, vélo et Villo au lieu ou en plus d'une voiture de société, soit le salarié a le droit de demander un abonnement aux transports publics et à Villo en plus de la voiture allouée.

Selon les besoins du salarié, l'abonnement aux transports publics sera un abonnement SNCB ou STIB. Le vélo d'entreprise doit être proposé dans le bouquet de mobilité et peut donc être combiné avec les transports publics, Villo et d'autres options de mobilité.

Le contenu du bouquet de mobilité est délibérément large pour pouvoir s'intégrer aisément dans le futur budget de mobilité fédéral que nous attendons depuis des siècles. Quelle que soit l'option choisie, le travailleur peut renoncer à exercer son droit.

Le coût de la mesure incombe entièrement à l'employeur, mais elle n'implique pas de surcoûts pour autant que, dans le cadre de la nouvelle réglementation, il remplace son catalogue de voitures de société par un bouquet de mobilité permettant aux salariés d'opter pour les transports publics et le vélo électrique.

La mesure touchera potentiellement 38.000 voitures de société, soit environ un navetteur sur cinq à Bruxelles. Ce n'est pas encore la panacée, mais bien une avancée importante dans le cadre du plan de déplacement d'entreprise.

Il va de soi que d'autres initiatives seront encore

In totaal heeft de maatregel een potentiële impact op 38.000 salariswagens, wat ruwweg overeenkomt met 1 op 5 autopendelaars in Brussel. Dat betekent nog niet de ultieme oplossing, maar we doen wel een belangrijke stap vooruit in het kader van het bedrijfsvervoersplan.

In het beleidsdomein van de mobiliteit gaat het vaak om een hele reeks kleine stapjes. Natuurlijk zijn er nog initiatieven nodig, volledig in overeenstemming met wat de federale overheid eventueel nog zou kunnen beslissen. Als zij beslissen om een mobiliteitspakket in te voeren komt dat gewoon overeen met de eerste optie.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Begrijp me niet verkeerd, ik juich deze maatregel toe. Ik wilde enkel zekerheid over een aantal onduidelijkheden. Ik vermoed dat dat het geval is voor veel mensen, dus het zou goed zijn mocht u daarover nog meer communiceren.

U zegt dat de maatregel niet tot bijkomende kosten hoeft te leiden, maar als een bedrijf zijn werknemer toch een salariswagen wenst aan te bieden, komt die bovenop het abonnement. Dat is ook het geval als die werknemer zelf aandringt op een salariswagen.

De heer Pascal Smet, minister.- De werknemer moet zelf vragen om ook een wagen te krijgen.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U spreekt over een abonnement voor het openbaar vervoer. Is dat dan een combinatie van een trein- en MIVB-abonnement? Of blijft het beperkt tot een MIVB-abonnement voor mensen die bijvoorbeeld in het Brusselse wonen?

De heer Pascal Smet, minister.- Als je in Brussel woont, gaat het om een MIVB-abonnement.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Is er ook een aanmoedigende maatregel gepland voor mensen die niet over een bedrijfswagen beschikken? Heel wat pendelaars gebruiken hun eigen wagen. Voor hen is er geen extra stimulans om op het openbaar vervoer over te schakelen.

nécessaires pour nous aligner sur les autres mesures que le gouvernement fédéral pourrait décider d'adopter. Un bouquet de mobilité correspond en tout cas à la première option.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Ne me comprenez pas mal. J'acclame cette mesure. Toutefois, il serait bon que vous communiquiez davantage à ce propos.*

Vous dites que la mesure n'impliquera pas de coûts supplémentaires, mais si une entreprise souhaite néanmoins offrir une voiture de fonction à ses salariés, elle s'ajoutera à l'abonnement. C'est aussi le cas si le salarié réclame une voiture de société.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Le salarié doit solliciter lui-même l'octroi d'une voiture de société.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous parlez d'un abonnement aux transports publics. Combine-t-il un abonnement SNCB et STIB ou se limite-t-il à un abonnement STIB pour ceux qui habitent Bruxelles ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Si vous habitez Bruxelles, il s'agit d'un abonnement STIB.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Une mesure d'encouragement est-elle prévue pour les personnes n'ayant pas de voiture de société ? De nombreux navetteurs utilisent leur propre véhicule. Ils ne bénéficient d'aucun incitatif supplémentaire pour adopter les transports*

De heer Pascal Smet, minister.- De regels zijn aangescherpt voor tegemoetkomingen voor het gebruik van de fiets en van het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer geldt de terugbetaling vanaf de eerste kilometer en zonder minimale afstand. Er komen ook betere fietsenstallingen.

- *Het incident is gesloten.*

publics.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Les règles d'intervention dans l'usage du vélo et des transports publics ont été améliorées. Pour les transports publics, le remboursement s'applique dès le premier kilomètre et sans distance minimale. Il y aura aussi de meilleurs parkings pour vélos.*

- *L'incident est clos.*