



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
MAANDAG 19 JUNI 2017**

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

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

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

**RÉUNION DU
LUNDI 19 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 crriv@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 crriv@parlement.brussels

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

INHOUD

INTERPELLATIES	11
Interpellatie van de heer Bruno De Lille	11
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelings-samenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de trajectcontrole in de Brusselse tunnels en meer bepaald in de Leopold II-tunnel".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	11
betreffende "de verkeersveiligheid en de werken aan de Leopold II-tunnel".	
Samengevoegde besprekking – Sprekers:	14
Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris De heer Bruno De Lille (Groen)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
MONDELINGE VRAGEN	18
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	18
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "het project 'de fietspinger' voor het in kaart brengen van de risicozones voor	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	11
Interpellation de M. Bruno De Lille	11
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "les radars tronçons dans les tunnels bruxellois, et en particulier dans le tunnel Léopold II".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	11
concernant "la sécurité routière et les travaux dans le tunnel Léopold II".	
Discussion conjointe – Orateurs :	14
Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État	
M. Bruno De Lille (Groen)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
QUESTIONS ORALES	18
Question orale de M. Bruno De Lille	18
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "'Ping if you care', le projet de cartographie des zones à risque pour les	

fietsers".

Mondelinge vraag van de heer Stefan Cornelis 21

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de hervorming van het rijexamen".

Mondelinge vraag van de heer Dominiek 24 Lootens-Stael

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de mogelijke talen waarin men in Brussel het theoretische rijexamen kan afleggen".

Mondelinge vraag van mevrouw Barbara 28 d'Ursel-de Lobkowicz

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de radars voor fietsers".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van 29 Achter

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

betreffende "de mobiliteitsontsluiting voorzien

cyclistes".

Question orale de M. Stefan Cornelis 21

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la réforme de l'examen pour le permis de conduire".

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael 24

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "les différentes langues dans lesquelles il est possible de passer l'examen théorique du permis de conduire à Bruxelles".

Question orale de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz 28

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "les radars pour cyclistes".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 29

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

concernant "le désenclavement prévu pour

<p>voor Schaarbeek-Vorming".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de reclamecampagne van de vereniging 'Alternatives' in de Brusselse metro".</p> <p>INTERPELLATIES</p> <p>Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het uitbesteden van het opstellen van juridische en strategische documenten door de gewestbesturen belast met mobiliteit".</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) <p>Interpellatie van de heer Vincent De Wolf tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>en tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,</p> <p>betreffende "het onderhoud en de renovatie van de bruggen en viaducten".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven,</p>	<p>Schaerbeek-Formation".</p> <p>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,</p> <p>concernant "la campagne publicitaire de l'Association 'Alternatives' dans le métro bruxellois".</p> <p>INTERPELLATIONS</p> <p>Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la sous-traitance de la rédaction de documents juridiques et stratégiques par des administrations régionales en charge de la mobilité".</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Pascal Smet, ministre Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) <p>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,</p> <p>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,</p> <p>concernant "l'entretien et la rénovation des ponts et viaducs".</p> <p>Interpellation jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven,</p>
--	---

betreffende "het beheer en de verouderde toestand van de Brusselse bruggen".

Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany, 43

betreffende "de rampzalige en gevaarlijke toestand van de brug boven de Tentoonstellingslaan op de grens tussen Jette en Ganshoren".

Bespreking – Sprekers: 46

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Pascal Smet, minister

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 50

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

betreffende "de alsmaar dalende reissnelheid van de trams en bussen van de MIVB".

Bespreking – Sprekers: 51

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

De heer Pascal Smet, minister

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellatie van de heer Paul Delva 55

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

betreffende "het potentieel van de S-treinen".

Bespreking – Sprekers: 58

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Pascal Smet, minister

De heer Paul Delva (CD&V)

Interpellatie van de heer Paul Delva 61

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

concernant "la gestion et la vétusté des ponts bruxellois".

Interpellation jointe de M. Pierre Kompany, 43

concernant "l'état catastrophique et la dangerosité du pont surplombant l'avenue de l'Exposition à la limite entre Jette et Ganshoren".

Discussion – Orateurs : 46

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Pascal Smet, ministre

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 50

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

concernant "la constante diminution de la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB".

Discussion – Orateurs : 51

Mme Céline Delforge (Ecolo)

M. Pascal Smet, ministre

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellation de M. Paul Delva 55

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

concernant "le potentiel des lignes de train S".

Discussion – Orateurs : 58

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Pascal Smet, ministre

M. Paul Delva (CD&V)

Interpellation de M. Paul Delva 61

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

<p>met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de evaluatie van het model van free floating".</p> <p>Bespreking – Sprekers: 65</p> <p>De heer Julien Uyttendaele (PS) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)</p> <p>Interpellatie van mevrouw Céline Delforge 71</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de aankondiging van een 100% elektrische vloot voor de MIVB in 2030".</p> <p>Bespreking – Sprekers: 72</p> <p>De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)</p> <p>Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter 74</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de 30 meest ongevalgevoelige zones in Brussel".</p> <p>Bespreking – Sprekers: 76</p> <p>De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>MONDELINGE VRAGEN 79</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Hannelore Goeman 80</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het participatietraject bij de aanleg van nieuwe metrolijnen".</p>	<p>Travaux publics,</p> <p>concernant "l'évaluation du modèle de carsharing en libre service intégral (free floating)".</p> <p>Discussion – Orateurs : 65</p> <p>M. Julien Uyttendaele (PS) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)</p> <p>Interpellation de Mme Céline Delforge 71</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'annonce d'une flotte 100% électrique pour la STIB en 2030".</p> <p>Discussion – Orateurs : 72</p> <p>M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo)</p> <p>Interpellation de Mme Cieltje Van Achter 74</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les 30 zones à concentration d'accidents de Bruxelles".</p> <p>Discussion – Orateurs : 76</p> <p>M. Pascal Smet, ministre Mme Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>QUESTIONS ORALES 79</p> <p>Question orale de Mme Hannelore Goeman 80</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le processus participatif dans le cadre de l'aménagement de nouvelles lignes de métro".</p>
---	---

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer 80
Arnaud Verstraete,

betreffende "de inspraak voor Brusselaars bij aanpassingswerken naar aanleiding van de uitbreiding van de metro in Schaerbeek".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van 82
Goidsenhoven

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

betreffende "het gunstig advies van Vlaanderen voor de toekomstige tramlijn Willebroek-Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Carla 85
Dejonghe

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

betreffende "de stand van zaken van de overstapparkings in het Noorden en Noordwesten van Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Carla 88
Dejonghe

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

betreffende "de gebrekkige mobiliteitsoplossingen naar aanleiding van de heraanleg van de buurt rond de Ninoofse Poort".

Mondelinge vraag van de heer André du Bus 91
de Warnaffe

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

Question orale jointe de M. Arnaud 80
Verstraete,

concernant "la participation des Bruxellois dans le cadre des travaux d'aménagement liés à l'extension du métro à Schaerbeek".

Question orale de M. Gaëtan Van 82
Goidsenhoven

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

concernant "l'avis favorable octroyé par la Flandre à la future ligne de tram Willebroek-Bruxelles".

Question orale de Mme Carla Dejonghe 85

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

concernant "l'état d'avancement des parkings de dissuasion dans le nord et le nord-ouest de Bruxelles".

Question orale de Mme Carla Dejonghe 88

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

concernant "les solutions de mobilité insatisfaisantes prises dans le cadre du réaménagement du quartier de la porte de Ninove".

Question orale de M. André du Bus de 91
Warnaffe

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

betreffende "de 'Bike Experience'-campagne".

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 91

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

betreffende "de investeringen in het Brusselse spoor en de zogenaamde 60/40-sleutel".

Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael 95

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

betreffende "het taalgebruik op mededelingen van aanplakking".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 97

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

betreffende "het contactloos betalen op het net van de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 101

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

betreffende "de onbekwaamheid van de MIVB om haar eigen charter inzake reclame-ethiek te doen naleven".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 101

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

concernant "la campagne 'Bike Experience'".

Question orale de M. Emmanuel De Bock 91

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

concernant "les investissements dans le rail bruxellois et la clé dite 60/40".

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael 95

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

concernant "l'emploi des langues dans les avis d'affichage".

Question orale de M. Paul Delva 97

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

concernant "le paiement sans contact sur le réseau de la STIB".

Question orale de Mme Céline Delforge 101

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

concernant "l'incapacité de la STIB à faire respecter sa propre charte d'éthique publicitaire".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 101

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

met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het nieuwe geïntegreerd verkeerscentrum".	Travaux publics, concernant "le nouveau centre intégré de gestion du trafic".
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 104 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 104 à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
betreffende "de aanbieding van de dienst UberVan in Brussel".	concernant "l'implantation de UberVan à Bruxelles".
Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck 106 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck 106 à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
betreffende "de werf in de Noordstraat in de Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwwijk".	concernant "le chantier de la rue du Nord dans le quartier Notre-Dame-aux-Neiges".
Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe 106 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	Question orale de M. Benoît Cerexhe 106 à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
betreffende "de aanstelling van begeleiders op het Brussels openbaar vervoer (MIVB)".	concernant "la mise en place d'accompagnateurs dans les transports en commun bruxellois (STIB)".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

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

betreffende "de trajectcontrole in de Brusselse tunnels en meer bepaald in de Leopold II-tunnel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de verkeersveiligheid en de werken aan de Leopold II-tunnel".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de interpellaties beantwoorden.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De plannen om in de Leopold II-tunnel in een trajectcontrole te voorzien en de snelheid te beperken tot 50 km/u, zijn blijkbaar problematisch voor de MR-burgemeester van Koekelberg. Hij vindt dat de auto's aan 70 km/u door de tunnel mogen rijden.

INTERPELLATIONS

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

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,

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

concernant "les radars tronçons dans les tunnels bruxellois, et en particulier dans le tunnel Léopold II".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "la sécurité routière et les travaux dans le tunnel Léopold II".

M. le président.- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra aux interpellations.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Le projet d'installer un radar tronçon et de limiter la vitesse maximale autorisée à 50km/h dans le tunnel Léopold II semble poser problème au bourgmestre MR de Koekelberg.*

De snelheid ligt er in de praktijk nog hoger, want iedereen weet dat er een correctiefactor toegepast wordt.

Nochtans is de Leopold II-tunnel - net zoals vele andere tunnels - bijzonder kwetsbaar voor ongevallen. Een algemene verlaging van de snelheid zou er leiden tot minder ongevallen en tot een betere doorstroming van het verkeer. Doch de burgemeester van Koekelberg heeft blijkbaar geen oor naar argumenten die de verkeersveiligheid verhogen en daarenboven de mobiliteit verbeteren. Hij heeft al aangekondigd om het protocolakkoord niet te ondertekenen en het verbaliseren van de snelheidsduivels van 50 km/u op 70 km/u te brengen.

Wat zijn de consequenties van de beslissing van de burgemeester van Koekelberg op de invoering van de trajectcontrole in de Leopold II-tunnel? Is er sprake van uitstel of wordt de snelheid verhoogd tot 70 km/u, zoals de burgemeester vraagt?

In welke andere tunnels overweegt het gewest om een trajectcontrole in te voeren? Bestaat er daarvan een uitvoeringskalender? Hoe reageren de betrokken gemeenten?

De gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten afgestemd worden op het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Meerdere gemeenten hebben echter nagelaten om dat te doen. Welke mogelijkheden heeft het gewest om die verkeersveilige maatregelen effectief in te voeren?

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De meeste ongevallen in de Brusselse tunnels doen zich voor in de Leopold II-tunnel. In 2015 vonden er in die tunnel 51 ongevallen plaats. Dat komt neer op ongeveer een ongeval per week. Het merendeel van de ongevallen was te wijten aan een te hoge snelheid.

Uit de documenten van de tunnelcommissie blijkt dat de infrastructuur van de Leopold II-tunnel uiterst gevaarlijk is. Een wagenbrand na een ongeval kan er dramatische gevolgen hebben. De chauffeurs zouden omgeven worden door hete en giftige rook die onvoldoende afgezogen kan

Une réduction générale de la vitesse permettrait pourtant de réduire le nombre d'accidents et de fluidifier le trafic dans ce tunnel qui, à l'instar d'autres, est particulièrement accidentogène. Sourd à ces arguments, le bourgmestre de Koekelberg a annoncé qu'il ne signerait pas le protocole d'accord et ne verbaliseraient pas les chauffards en dessous de 70km/h.

Quel est l'impact de cette décision sur l'installation d'un radar tronçon dans le tunnel Léopold II ?

Quels sont les autres tunnels potentiellement concernés par l'installation de radars tronçons ? Existe-t-il un calendrier d'exécution ? Quelle est la réaction des communes concernées ?

Plusieurs communes ont négligé de conformer leur plan communal de mobilité au Plan régional de mobilité (PRM). De quelles possibilités la Région dispose-t-elle pour instaurer ces mesures de sécurité routière ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le tunnel Léopold II détient le record du nombre d'accidents, dont la plupart sont dus à une vitesse excessive.*

Les travaux de la Commission tunnels ont permis d'établir l'extrême dangerosité de son infrastructure en cas d'incendie faisant suite à un accident.

Ces éléments sont connus depuis longtemps, ont été dénoncés à maintes reprises par mon groupe et sont repris dans le plan directeur des tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale. En vertu de quoi,

worden. Bovendien zijn de nooduitgangen moeilijk toegankelijk, kan de veiligheid van de hulpdiensten niet gegarandeerd worden en bestaat er een risico op instorting.

Die gegevens zijn al langer bekend en werden opgenomen in het Masterplan voor de tunnels. Mijn fractie heeft er al vaker op aangedrongen om deze alarmerende situatie te verhelpen. De tunnels moeten echt dringend gerenoveerd worden en er moeten snelheidscontroles en/of trajectcontroles ingevoerd worden. We steunen dan ook de beslissing van de regering om een trajectcontrole in te voeren in de Leopold II-tunnel. Het feit dat er in die tunnel zoveel ongevallen plaatsvinden die te wijten zijn aan overdreven snelheid in combinatie met de gevvaarlijke toestand van de tunnel, maakt deze trajectcontrole noodzakelijk.

U liet een tijdje geleden weten dat u met de betrokken politiezones aan de overeenkomsten over de trajectcontrole werkte. Ook zou u aan die zones personeel ter beschikking stellen voor de afhandeling van de boetes. MR-burgemeester Philippe Pivin van Koekelberg heeft zijn politie blijkbaar de opdracht gegeven om pas te bekeuren vanaf een snelheid van 70 km/u, ofschoon de trajectcontrole uitgaat van een maximumsnelheid van 50 km/u. Dat is voor ons het zoveelste bewijs dat gemeenten en gewest elkaar continu tegenwerken.

Waarom opteert de regering voor 50 km/u? Is 70 km/uur ook een mogelijkheid? Welke risico's zijn er verbonden aan een hogere maximale snelheid? Op welke analyses en studies is deze beslissing gebaseerd en wie heeft ze genomen? Iedereen weet dat er in die tunnel vaak veel sneller dan 70 km/u wordt gereden.

Hoe verlopen de onderhandelingen met de politiezone Brussel-West? Hebt u het met burgemeester Pivin al gehad over het bevel aan zijn politiezone om pas te bekeuren vanaf 70 km/u?

Zijn de protocollen ondertussen ondertekend?

Wanneer wordt er effectief gestart met de trajectcontrole?

Hoeveel ongevallen zijn er in 2016 gebeurd in alle Brusselse tunnels samen en hoeveel in de Leopold II-tunnel in het bijzonder?

nous soutenons la décision du gouvernement d'installer un radar tronçon dans ce tunnel.

Il y a quelque temps, vous avez fait savoir que vous preniez des dispositions à ce sujet avec la police, qui verrait ses effectifs renforcés pour assurer le suivi des amendes. Le bourgmestre de Koekelberg, M. Philippe Pivin, aurait donné l'instruction de n'intervenir qu'en cas de dépassement de la limite de 70km/h. C'est la énième preuve que les communes et la Région ne font que se nuire réciproquement.

Pourquoi le gouvernement a-t-il opté pour la vitesse maximale de 50km/h ? Quels sont les risques liés à une vitesse maximale plus élevée ? Qui a pris cette décision, sur la base de quelles études et analyses ?

Comment évoluent les négociations avec la zone de police Bruxelles-Ouest ? Vous êtes-vous entretenu avec le bourgmestre, M. Pivin, à propos de l'instruction qu'il a donnée à sa zone de police ?

Les protocoles ont-ils été signés entre-temps ?

Quand le radar tronçon sera-t-il opérationnel ?

Combien d'accidents se sont-ils produits dans les tunnels bruxellois en 2016 et combien dans le tunnel Léopold II ?

Où en est la rénovation du tunnel Léopold II ? Comment la police et les services d'incendie évaluent-ils actuellement la sécurité dans le tunnel ?

Wat is de stand van zaken van de renovatie van de Leopold II-tunnel? Hoe beoordelen de politie en de brandweer vandaag de veiligheid van de tunnel?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Als een burgemeester of het hoofd van een politiezone de protocolovereenkomst niet ondertekent, dan kan er geen trajectcontrole op dat grondgebied worden uitgevoerd. De regering is klaar met de technische aspecten van de trajectcontrole, maar voor de repressieve aspecten moeten het parket en de politie hun goedkeuring geven.

Recent heb ik een brief gekregen van het politiecollege van de zone Brussel-West, waarvan de gemeente Koekelberg deel uitmaakt. De brief is ondertekend door de voorzitter. Hij deelt mee dat de politiediensten de trajectcontrole toch zullen gebruiken, wat goed nieuws is en getuigt van voortschrijdend inzicht. Hij heeft het weliswaar over een zekere tolerantiegraad. Wat die inhoudt, kan ik nu nog niet meedelen, omdat dat nog het voorwerp uitmaakt van verdere besprekingen.

Het is niet abnormaal dat er bij controles een zekere tolerantiegraad wordt toegepast. Die kan ook variabel zijn. Dat is ook het geval op andere snelwegen buiten het Brussels Gewest en op andere delen van gewest- en gemeentewegen in Brussel. Ik vind het in elk geval goed nieuws dat de voorzitter er schriftelijk mee instemt om deel te nemen aan het project van de trajectcontrole.

Dat het systeem voor het eerst in Brussel wordt toegepast, verklaart deels waarom sommige burgemeesters er huiverachtig tegenover staan. Zij vrezen immers dat het systeem onbeheersbaar wordt door een toevloed aan verkeersovertredingen.

De toegepaste tolerantiegraad kan variabel zijn of evolueren. Er zouden bijvoorbeeld andere snelheidsbeperkingen kunnen gelden in het weekend, 's avonds laat en overdag. Met de moderne technologie van ANPR-camera's is dat mogelijk.

Ik ben het met u eens dat het systeem zo snel

Discussion conjointe

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Le refus d'un bourgmestre ou d'un chef de corps d'une zone de police de signer le protocole d'accord hypothèque la mise en service d'un radar tronçon dans cette zone. Le gouvernement est prêt pour ce qui concerne les aspects techniques, mais le Parquet et la police doivent encore donner leur approbation pour ce qui concerne les aspects répressifs.*

Un courrier m'est récemment parvenu du Collège de police de la zone de Bruxelles-Ouest, dont fait partie la commune de Koekelberg. Le président du Collège de police m'y fait part de la décision d'utiliser le radar tronçon, tout en appliquant un certain degré de tolérance, qui doit encore être précisé lors des prochaines discussions.

Il est normal qu'un seuil de tolérance, parfois variable, soit appliqué lors des contrôles. Ce courrier est en tout cas un signe encourageant pour la poursuite du projet.

Certains bourgmestres hésitent à mettre en œuvre ce système parce qu'ils craignent que le nombre d'infractions soit ingérable.

Grâce à la technologie des caméras ANPR, le seuil de tolérance peut varier en fonction de l'heure et des jours de la semaine, et évoluer dans le temps.

De notre côté, nous sommes prêts à instaurer le système dès demain, pour la sécurité des usagers de la route. Mais la complexité des structures institutionnelles bruxelloises est telle qu'il arrive que les communes et les zones de police freinent des décisions du gouvernement régional.

Le choix des vitesses a été opéré sur la base d'une étude commandée par la Région à l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) en 2007, qui portait sur l'ensemble des tunnels bruxellois et des grands axes.

mogelijk operationeel moet zijn, in het belang van de veiligheid van de weggebruikers. Ik ben klaar met mijn werk en zou de trajectcontrole liefst morgen al ingevoerd zien. Ik hoef er geen tekening bij te maken hoe gemeenten en politiezones, door de complexiteit van de structuren in het gewest, op de rem kunnen staan als het gewestelijke beslissingen betreft. Maar laten we het van de positieve kant bekijken: er is een eerste, belangrijke stap gezet.

Voor de keuze van het snelheidsregime zijn wij in 2017 vertrokken van een studie die het Brussels Gewest bij het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) had besteld. Die studie had betrekking op alle Brusselse tunnels en de grote invalswegen. Een groot deel van de studie gaat over het verband tussen tunnels, snelheid en ongevallen. We kunnen u die studie bezorgen.

De auteurs van de studie concluderen dat men na aanpassing van de infrastructuur een maximumsnelheid van 70 km/u zou kunnen hanteren. Dat was ook de logica achter de harmonisering van de snelheid, want in bepaalde delen van de tunnel mocht er 70 km/u worden gereden, in andere delen 50 km/uur. De snelheid is nu overal op 50 km/uur gebracht. Zodra de tunnel opnieuw state of the art is, kan er volgens de auteurs een hogere snelheid overwogen worden. Maar nu is die 50 km/uur echt wel belangrijk.

Een andere belangrijke conclusie van het BIVV is dat een gedoogbeleid met te grote marges de geloofwaardigheid van politie en parket ondermijnt en de verkeersveiligheid in het algemeen in het gedrang brengt. Dat kan met trajectcontrole worden verholpen.

Ik illustreer dat met een voorbeeld uit die studie van 2007. In 2005 was de gemiddelde snelheid ten opzichte van 2004 buiten het spitsuur door meer intensieve controles sterk gedaald van gemiddeld 85 km/u naar 58 km/u. Dat is een daling van gemiddeld 30 km/uur. In die periode daalde ook het aantal ongevallen, namelijk van 25 naar 9. Ik hoef u niet te overtuigen, maar voor wie wat kritischer staat tegenover snelheidsbeperkingen, raad ik aan de studie ter hand te nemen: de cijfers tonen zwart op wit aan dat het aantal ongevallen daalt als de snelheid verlaagt.

Op termijn is het niet de bedoeling om alleen maar

Cette étude conclut entre autres que la vitesse autorisée dans le tunnel Léopold II pourrait être fixée à 70km/h après l'adaptation des infrastructures, mais que la limitation à 50km/h est recommandée dans les conditions actuelles.

Une autre conclusion importante est que la politique de tolérance en matière d'infractions sape la crédibilité de la police, du Parquet et de la politique de sécurité routière et que l'installation de radars tronçons permet de remédier à cette situation.

Les chiffres démontrent noir sur blanc que le nombre d'accidents diminue proportionnellement à la vitesse. En 2005, la vitesse moyenne en dehors heures de pointe avait sensiblement diminué grâce à un renforcement des contrôles. Le nombre d'accidents était alors passé de 25 à 9.

Les caméras APNR ne seront pas limitées aux tunnels mais disséminées dans toute la ville dans le cadre du déploiement de la zone de basse émission (ZBE). Il importe de disposer d'un réseau dense de caméras, qui puisse servir pour les radars tronçons dans une phase ultérieure.

La réflexion porte actuellement sur le nombre de caméras nécessaires sur les voies d'accès et le territoire régional. L'an prochain, lorsque la plupart d'entre elles seront installées, nous pourrons examiner si une partie du réseau peut également être utilisée pour effectuer des contrôles de vitesse.

in de tunnels trajectcontrole met APNR-camera's in te voeren. Dat is in een stedelijke context misschien iets moeilijker dan op autosnelwegen, omdat er voldoende afstand nodig is. De regering is volop bezig met de voorbereiding van de uitrol van de lage-emissiezone (LEZ). Daarbij wordt ook gewerkt met APNR-camera's, die verspreid staan over de stad. Het is belangrijk om te beschikken over een dicht netwerk van APNR-camera's, die dan in een latere fase ook voor trajectcontroles dienen. Het is alvast niet de bedoeling om ons alleen toe te spitsen op de tunnels, ook al kan er trajectcontrole in andere tunnels worden geïnstalleerd.

Van de LEZ wordt momenteel een overzicht op plan gemaakt van het aantal te plaatsen camera's op de invalswegen en in het gewest. Wanneer het merendeel van de camera's er volgend jaar staat, kunnen we nagegaan of we een deel van het netwerk ook voor snelheidscontrole gebruiken.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dit is een interessant antwoord, ook al is het teleurstellend. Van een burgemeester zouden we meer verantwoordelijkheidszin mogen verwachten. Ik loop niet erg warm voor zijn voorstel om een marge te hanteren.

Die marge is er trouwens al. Ik interpreteer die dan wel als een afwijking met 3 tot 4 kilometer per uur, maar blijkbaar komt voor de burgemeester van Koekelberg die marge neer op het verschil tussen 50 en 70 km/u! Dat kun je bezwaarlijk nog als een marge bestempelen.

Bovendien is het geen goede zaak om mensen de boodschap te geven dat ze maar 50 km/u mogen rijden en tegelijkertijd bekend te maken dat er op bepaalde tijdstippen geen boetes worden uitgeschreven voor wie toch 70 km/u rijdt. Chauffeurs moeten weten waar ze aan toe zijn. Een andere mogelijkheid is het plaatsen van dynamische verkeersborden in de tunnel, die aanduiden wanneer je 30, 50 of 70 km/u mag rijden. Die laatste snelheid is volgens mij niet wenselijk, maar het zou ten minste duidelijk zijn. Zeggen dat de snelheidsbeperking 50 km/u bedraagt, maar dat er soms een oogje wordt dichtgeknepen, is geen goed idee, want dat leidt tot

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Votre réponse est intéressante, bien que décevante. Nous sommes en droit d'attendre un sens des responsabilités plus aigu de la part d'un bourgmestre. Son projet de marge de tolérance ne m'enchant pas. Du reste, une marge de 3 à 4km/h existe déjà. Mais on peut difficilement qualifier de marge la différence entre 50 et 70km/h !*

De plus, c'est envoyer un mauvais message aux gens que de leur dire qu'ils doivent circuler à 50km/h mais qu'à certaines heures de la journée, ceux qui circuleront à 70km/h ne seront pas pénalisés. Une autre possibilité serait l'installation de panneaux à message variable (PMV) dans le tunnel, qui indiquent clairement la vitesse maximale autorisée.

L'étude que vous évoquez semble intéressante. Je ne peux que vous encourager à poursuivre vos efforts dans ce dossier.

Je réitère ma question concernant l'obligation des communes d'élaborer un plan communal de mobilité en conformité avec le Plan régional de mobilité (PRM) et la possibilité dont vous disposez de reprendre la main si elles n'obtempèrent pas.

normvervaging die ook gevolgen heeft voor de andere wegen.

De studie waarvan sprake, interesseert me. Ik kan u alleen maar aanmoedigen om daarop te blijven hameren.

Ik herhaal mijn vraag of u niet de gemeenten kunt verplichten om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen dat aansluit bij het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Als de gemeente dat nalaat, kunt u daar het initiatief voor nemen. Ik besef echter dat dit geen kortetermijnoplossing is. Voordat het ervan komt, bestaat er misschien al een Iris 3-plan.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Heb ik goed begrepen dat u verwijst naar een studie uit 2007 die het verband tussen de rijsnelheid en ongevallen heeft onderzocht in de tunnels? Werd daarin vermeld dat een aanpassing van de infrastructuur nodig was in de Leopold II-tunnel om weer naar 70 km/u te gaan? Dat kan ik me in het licht van de slechte staat van de Brusselse tunnels goed voorstellen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik heb de studie vandaag niet bij me, maar ik denk dat ze vermeldde dat het niet aangewezen was om naar 70 km/u te gaan, tenzij er aan de infrastructuur snelheidsbeperkende aanpassingen zouden worden aangebracht. Het advies was daarom om de maximale snelheid op 50 km/u te leggen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het grote discussiepunt blijft toch de keuze tussen 50 km/u en 70 km/u. Overdreven snelheid in tunnels gaat toch meestal over snelheden van meer dan 70 km/u?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De grote vork ligt tussen de 50 en de 70 km/u, maar er zijn ook uitschieters. Er zijn zelfs auto's die in de tunnels snelheden halen van 110 of 120 km/u. Dat zijn echter wel geïsoleerde gevallen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hoeveel ongevallen gebeurden er in 2016 in de Brusselse tunnels?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandaais).- *L'étude que vous évoquez mentionne-t-elle la nécessité d'adapter l'infrastructure du tunnel Léopold II pour revenir à une vitesse de 70km/h ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandaais).- *L'étude recommande une vitesse maximale de 50km/h, à moins d'adapter l'infrastructure à l'aide de dispositifs ralentisseurs.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandaais).- *Le gros point de discussion reste le choix entre 50 et 70km/h. La vitesse excessive dans les tunnels ne dépasse-t-elle pas généralement les 70km/h ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandaais).- *La plupart des excès de vitesse restent dans la fourchette des 50 à 70/km.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandaais).- *Quel est le nombre d'accidents dans les tunnels bruxellois en 2016 ?*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- In alle Brusselse tunnels samen vonden er vorig jaar 314 ongevallen plaats, waarvan 58 in de Leopold II-tunnel.

Tijdens het overleg met de betrokken politiezone komt telkens weer naar voren dat de Leopold II-tunnel een van de meest ongevalgevoelige tunnels is. Dat heeft te maken met de talrijke in- en uitritten en met de lengte van de tunnel. Het is echt geen toeval dat we de eerste trajectcontrole in Brussel net in die tunnel willen invoeren.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Bij de aankondiging van de trajectcontrole zei u dat er nog geen protocolakkoorden waren. Daar werd weinig drukte rond gemaakt, omdat u erop vertrouwde dat er wel een akkoord uit de bus zou komen en dat de gemeenten extra personeel ter beschikking zouden krijgen om de boetes te verwerken. Met andere woorden, er was wel een akkoord over de afhandeling van de boetes, maar niet over de snelheidsbeperking tot 70 km/u?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat kwam doordat de burgemeesters zich zorgen maakten over het personeeltekort, maar dat probleem is ondertussen opgelost. De gemeenten staan nu volledig achter de trajectcontrole.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- 314, dont 58 dans le tunnel Léopold II.

Il ressort des entretiens avec la zone de police concernée que le tunnel Léopold II est l'un des plus accidentogènes, en raison de sa longueur et de ses nombreuses nombreuses entrées et sorties. Ce n'est pas un hasard si nous avons choisi d'y installer le premier radar tronçon bruxellois.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Vous êtes donc parvenue à un accord sur le traitement des amendes, mais pas sur la limitation de vitesse à 70km/h ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- C'est dû au fait que les bourgmestres craignaient de manquer de personnel, un problème qui est résolu depuis lors. Aujourd'hui, les communes adhèrent totalement au projet.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

**GELIJKKEKANSENBELEID
DIERENWELZIJN,**

betreffende "het project 'de fietsspinger' voor het in kaart brengen van de risicozones voor fietsers".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De verkeersveiligheid, in het bijzonder die van de fietsers, moet een prioritair aandachtspunt zijn voor het gewest en de gemeenten. Om tal van redenen is het belangrijk om meer Brusselaars op de fiets te krijgen. Het maakt immers niet alleen de mensen gezonder, doordat ze zo meer bewegen, maar ook het gewest wordt er gezonder van, door een verminderde uitstoot van fijnstof en CO₂. Bovendien draagt het bij tot een verbeterde levenskwaliteit enzovoort.

Helaas durven heel wat mensen niet met de fiets door de stad, vooral omdat het gevaarlijk is of toch alleszins gevaarlijk lijkt. In 2015 verscheen er al een studie over de gevaarlijkste verkeerssituaties in Brussel, met onder meer een overzicht van 101 zones met een hoge ongevallengraad en dertig prioritair aan te pakken zwarte zones. Het programma om dat te doen, loopt, maar het is onduidelijk wat de resultaten daarvan zijn voor de voetgangers en fietsers.

De media berichtten onlangs over de start van een nieuw programma om de verkeersveiligheid van fietsers beter in kaart te brengen. Het heet 'Ping if you care!' en u hebt er 123.500 euro voor uitgetrokken.

Heeft de studie over de gevaarlijkste verkeerssituaties in het Brussels Gewest dan geen rekening gehouden met de situatie van de actieve weggebruikers? Hoe werd de ervaring van voetgangers en fietsers in die studie verwerkt, om de zwarte verkeerspunten te bepalen? Als daar wel rekening mee gehouden werd, waarom is er dan nu een nieuwe campagne nodig?

Hoe zult u de resultaten van 'Ping if you care!' in verband brengen met de aanpak van de zwarte punten? Betekent dat dat u de geplande werken om de verkeersveiligheid te vergroten, zult uitstellen om de resultaten van 'Ping if you care!' te integreren in het programma? Hebt u de

EN

L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "'Ping if you care', le projet de cartographie des zones à risque pour les cyclistes".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Beaucoup de gens n'osent pas circuler à vélo en ville parce que cela leur semble dangereux.*

Une étude sur les situations les plus dangereuses dans la circulation à Bruxelles a été publiée en 2015. Elle répertorierait notamment 101 zones présentant un taux d'accidents élevé et trente points noirs à traiter en priorité. Ce travail est en cours, mais son résultat est incertain pour les piétons et les cyclistes.

Les médias ont mentionné il y a peu le lancement du programme "Ping if you care" qui vise à mieux cartographier la sécurité routière des cyclistes et pour lequel vous avez dégagé 123.500 euros.

L'étude susmentionnée n'a-t-elle pas tenu compte de la situation des usagers actifs de la route ? Comment l'expérience des piétons et cyclistes y a-t-elle été traduite pour déterminer les points noirs ? S'il en a bien été tenu compte, pourquoi une nouvelle campagne est-elle nécessaire ?

Comment mettez-vous en relation les résultats de "Ping if you care" avec le traitement des points noirs ? Reporterez-vous les travaux d'amélioration de la sécurité routière prévus pour y intégrer les résultats de "Ping if you care" ? Avez-vous impliqué les associations cyclistes dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce programme ?

fietsverenigingen betrokken bij de opmaak en de uitvoering van dat programma?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De studie over de ongevallengevoelige zones is uitsluitend gebaseerd op de ongevallencijfers, met andere woorden op de objectieve onveiligheid. Het is onze doelstelling om het aantal ongevallen met de helft terug te dringen.

De studie heeft zich toegespitst op het in kaart brengen van de exacte locaties van de geregistreerde ongevallen, op het identificeren van de zones met een abnormaal hoge ongevallenconcentratie en op de analyse van de processen-verbaal van deze ongevallen. Daarbij werden alle types ongevallen geregistreerd en bestudeerd, ongeacht het type weggebruiker. Het gaat dan ook over de zogenaamde zwakte en de actieve weggebruikers.

De studie is enkel gericht op het aantal ongevallen. Met het gevoel dat de weggebruiker op die plaatsen heeft, werd geen rekening gehouden. De studie benadert het probleem uitsluitend vanuit een infrastructureel standpunt.

Via de pinger kunnen fietsers meer informatie doorspelen aan Brussel Mobiliteit. Het kan daarbij gaan om heel uiteenlopende gegevens, die in realtime een beeld opleveren van het onveiligheidsgevoel waarmee fietsers worden geconfronteerd.

De problemen die fietsers via de pinger signaleren, houden niet noodzakelijk verband met de infrastructuur. Er kan evengoed sprake zijn van problematisch gedrag van andere weggebruikers die de weg met elkaar moeten delen, van problemen met het beheer van de openbare ruimte, van problemen met het materiaal waarin het wegdek is aangelegd of met slechte verlichting enzovoort. Iedere keer wanneer een fietser zich onveilig voelt, kan hij dat doorgeven. Alle gesigneerde feiten worden in kaart gebracht.

De twee acties staan qua aanpak en invalshoek los van elkaar, hoewel er toch wel enig verband is. Het is immers de bedoeling om zowel de verkeersonveiligheid als het gevoel van

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *L'étude sur les zones accidentogènes se base exclusivement sur l'insécurité objective, à savoir le nombre d'accidents. Notre objectif est de réduire ce nombre de moitié.*

L'étude s'est concentrée sur la cartographie des endroits précis où sont survenus les accidents enregistrés, sur l'identification des zones à concentration anormalement élevée d'accidents et sur l'analyse des procès-verbaux de ces accidents. Tous les accidents ont été étudiés, indépendamment du type d'usager de la route. Cette étude n'a considéré le problème que du point de vue de l'infrastructure et n'a pas tenu compte du sentiment des usagers de la route.

Dans le cadre de "Ping if you care", chaque fois qu'un cycliste se sent en insécurité, il peut le signaler à Bruxelles Mobilité, que cela soit lié à l'infrastructure, au comportement problématique d'autres usagers de la route, à la gestion de l'espace public, au revêtement de la voirie, à l'éclairage, etc. Tous les faits signalés sont cartographiés, ce qui permet d'obtenir une image en temps réel du sentiment d'insécurité des cyclistes.

Même si les deux actions sont donc indépendantes l'une de l'autre et adoptent une approche différente, elles sont liées par le fait que notre objectif est aussi bien de nous attaquer à l'insécurité routière qu'au sentiment d'insécurité ressenti par les usagers de la route. En confrontant les deux approches, nous pourrons déterminer si les endroits où les cyclistes ne se sentent pas en sécurité sont aussi les zones où il y a le plus d'accidents.

Les associations cyclistes sont des acteurs primordiaux dans la discussion.

onveiligheid dat weggebruikers soms ervaren bij verkeersagressie of bij andere problemen op de weg, aan te pakken. Als we de twee overzichten met elkaar vergelijken, zullen we kunnen zien of de plekken waar fietsers zich onveilig voelen, ook de plekken zijn waar de meeste ongevallen gebeuren.

De fietsersverenigingen maken deel uit van de stakeholdersgroep, die de belangrijkste actoren rond de tafel brengt.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat is een interessante aanpak. Het gevoel kan een belangrijke rol spelen bij het al dan niet gebruiken van de fiets. U moet wel opletten dat u geen foute verwachtingen schept. Als er op de kaart gebieden zijn waar heel veel mensen zich onveilig voelen, dan zullen ze verwachten dat de regering iets aan de situatie doet, ook al komen ze misschien niet met die zwarte punten overeen. Als u niets met de informatie doet, zullen de mensen teleurgesteld zijn en teleurgestelde mensen kunnen soms wild om zich heen schoppen. Ik pleit er dus voor dat u meteen een oplossing voorstelt.

Zult u de resultaten openbaar maken? Komt er een interactieve kaart?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- We zijn van plan om de gegevens op het opendataportaal bekend te maken, maar dat kan pas als er voldoende beschikbaar zijn.

Het project loopt nog tot september. Als alles goed gaat, zullen de gegevens vanaf het najaar in realtime en in open standaarden beschikbaar zijn, zodat iedereen ze kan gebruiken, bijvoorbeeld om apps te ontwikkelen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER STEFAN CORNELIS

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *C'est une approche intéressante. Le sentiment peut influencer l'usage du vélo.*

Vous devez veiller à ne pas créer de fausses attentes. S'il y a des zones où beaucoup de gens ont un sentiment d'insécurité, ils escomptent une action de la part du gouvernement, même si ces zones ne correspondent pas à des points noirs.

Rendez-vous les résultats publics ? Y aura-t-il une carte interactive ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Le projet durera jusqu'en septembre. Si tout se déroule comme prévu, les données seront disponibles en temps réel à partir de l'automne sur le portail open data, dans des formats permettant à tout le monde de les utiliser, par exemple pour développer des app.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. STEFAN CORNELIS

À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU

WIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de hervorming van het rijexamen".

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Toen ik u in december vroeg naar de gevolgen van de hervorming van het Vlaamse rijexamen voor Brussel, was er nog het een en ander onduidelijk. U werkte toen aan de uitvoeringsbesluiten in verband met de Brusselse hervorming. Het was nog onduidelijk of er sprake zou zijn van shopping, waarbij kandidaat-bestuurders het rijexamen in een ander gewest willen afleggen, bijvoorbeeld omdat het minder streng zou zijn in Brussel dan in Vlaanderen.

Ondertussen blijkt dat veel Vlamingen nog voor het in voege treden van het hervormde rijexamen in juni hun rijbewijs probeerden te halen. De plaatsen voor de komende maanden zijn zo goed als volzet. Een mogelijk gevolg is dat mensen die, door de uitputting van de beschikbare plaatsen, voor juni geen examen meer kunnen afleggen, nu naar Brussel komen om hun rijbewijs te behalen.

De mobiliteitsorganisatie Touring waarschuwde ook voor een eventueel 'rijbewijstoerisme' en pleit voor een zo uniform mogelijk rijexamen in de drie gewesten.

De rijexamencentra zijn betrokken bij de hervorming van het Brusselse rijexamen. Kreeg u van hen signalen dat Vlaamse kandidaat-bestuurders in Brussel hun examen komen afleggen? Is er een merkbare stijging van het aantal mensen dat hun rijexamen in het Nederlands willen afleggen in Brussel? Boekt u vooruitgang met de Brusselse hervorming? Wanneer denkt u dat u die hervorming kunt afronden?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- In aanloop naar de komende hervorming van de

DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la réforme de l'examen pour le permis de conduire".

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

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *Concernant l'impact de la réforme du permis de conduire en Flandre sur les examens de conduite à Bruxelles, vous aviez répondu en décembre qu'il était encore trop tôt pour le quantifier et que les arrêtés d'exécution relatifs à la réforme bruxelloise étaient en préparation.*

Entre-temps, les centres d'examen flamands ne peuvent plus répondre à l'afflux massif de candidats désireux d'obtenir leur permis avant l'entrée en vigueur de la réforme en juin. Par conséquent, ces derniers risquent de s'inscrire à Bruxelles.

Par ailleurs, l'association Touring s'inquiète de l'émergence d'une forme de tourisme du permis de conduire et plaide pour un examen de conduite harmonisé entre les trois Régions.

Les centres d'examen bruxellois ont été associés à la réforme de l'examen de conduite à Bruxelles. Ont-ils observé une hausse sensible du nombre de personnes venant présenter leur examen de conduite en néerlandais ? Avancez-vous dans la réforme bruxelloise ? Quand pensez-vous pouvoir la boucler ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Aujourd'hui, les citoyens sont libres*

Brusselse rijopleiding en het rijexamen overlegt de Brusselse regering met de andere gewesten en met de rijexamencentra om shoppinggedrag te vermijden. Dergelijk gedrag kan echter nooit volledig uitgesloten worden en doet zich trouwens nu ook al voor. Elke burger is immers vrij om zijn auto te laten keuren of een rijexamen af te leggen in het gewest naar keuze. Dat is niet gewijzigd met de laatste staatshervorming. Via overleg ijver ik voor een systeem waarbij dat expliciet niet wordt aangemoedigd.

Tijdens de gesprekken met de rijexamencentra is een aantal bezorgdheden aan bod gekomen. Zo is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen de theorie-examens met tolk en de praktijkexamens. Sinds de aankondiging dat de theorie-examens in Vlaanderen enkel nog mogelijk zullen zijn met een tolk Engels, Frans en Duits, is de vraag naar theorie-examens met een tolk in de examencentra in Brussel en in Wallonië sterk gestegen.

Sinds de aankondiging van de hervorming van de rijopleiding en het rijexamen in Vlaanderen blijkt het aantal aanvragen om het praktijkexamen voor de categorie B af te leggen in een Brussels examencentrum te zijn toegenomen. Het aantal kandidaat-chauffeurs dat in Vlaanderen woont, maar in Brussel het rijexamen in het Nederlands wil afleggen, is gestegen.

Voor al wie bevoegd is, blijft het bestrijden van dit 'rijbewijstoerisme' een echte uitdaging. We streven ernaar om de opleidingscyclus en het bijbehorende examen zo veel mogelijk in een en hetzelfde gewest te laten plaatsvinden. Met andere woorden: wie in een bepaald gewest de opleiding gevolgd heeft en er het theoretisch examen heeft afgelegd, moet daar ook het praktijkexamen afleggen. Wat dit betreft worden we bijgestaan door een advocatenbureau dat volgens de geijkte procedures is aangesteld.

Er is bijgevolg wel degelijk vooruitgang geboekt. De hervorming zelf zal in het Brussels Gewest in de loop van 2018 van kracht worden.

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Zou het niet eenvoudiger zijn om uitsluitend wie in het

de présenter leur examen de conduite dans la Région de leur choix. Afin de prévenir toute forme d'opportunisme dans le comportement des candidats au permis de conduire, le gouvernement se concerte avec les centres d'examen et les autres Régions. Nous voulons un système qui n'encourage pas cette tendance.

Pour les centres d'examen, il importe d'établir une distinction claire entre les examens théoriques avec un interprète et les examens pratiques. Depuis l'annonce que l'examen théorique ne pourra plus être effectué en Flandre qu'avec un interprète en anglais, français et allemand, les demandes d'inscription à l'examen théorique avec un interprète ont explosé dans les centres d'examen bruxellois et wallons.

Depuis l'annonce de la réforme du permis de conduire en Flandre, le nombre de candidats à l'examen pratique du permis B vivant en Flandre et désireux de le présenter en néerlandais dans un centre d'examen bruxellois est effectivement en hausse.

Le tourisme du permis de conduire reste un défi majeur. Nous voulons que le cycle de formation et les examens théorique et pratique correspondants se déroulent dans la même Région. Nous nous faisons aider d'un cabinet d'avocats pour imposer cette règle. Des avancées ont donc été enregistrées. La réforme proprement dite devrait entrer en vigueur dans le courant de 2018.

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

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *Ne serait-il pas plus simple de limiter l'admission à*

Brussels Gewest gedomicilieerd is, hier het rijexamen te laten afleggen of is dat juridisch niet mogelijk?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Juridisch gezien is dat niet mogelijk, tenzij de federale wetgeving wordt aangepast. Het staat de burger, ongeacht waar hij woont, vrij om het rijexamen af te leggen in het gewest van zijn keuze.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Tenzij er op het federale vlak een aanpassing gebeurt? Als er geen grondwettelijk probleem is, is er misschien een ontstaan bij de overdracht van deze bevoegdheid in het kader van de zesde staatshervorming,

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De wetgever heeft er explicet voor gekozen om het mogelijk te maken dat een kandidaat zijn examen kan afleggen in het gewest van zijn keuze.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Ik kan begrijpen dat in een context van vrij verkeer van diensten en personen iedereen kan studeren waar hij wil, maar een examen afleggen is toch wat anders dan een dienst verlenen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat geldt dan ook voor de autokeuring. Een inwoner van Brussel kan zijn auto in Vilvoorde laten keuren of omgekeerd. En wie in Wallonië woont, kan zijn auto in Brussel laten keuren. Die regel werkt in alle richtingen. Het zijn trouwens niet alleen Vlamingen die naar Brussel komen, ook veel Brusselaars trekken gemakkelijk naar de Rand om hun wagen te laten keuren.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Overleg zal hier alleszins meer duidelijkheid over moeten scheppen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-

l'examen de conduite aux seuls candidats domiciliés en Région bruxelloise ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Cela exige une adaptation de la législation fédérale. Où qu'il habite, le citoyen est libre de présenter l'examen du permis de conduire dans la Région de son choix.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- Sauf moyennant une adaptation au niveau fédéral ? Un problème est peut-être survenu lors du transfert de cette compétence dans le cadre de la sixième réforme de l'État.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Le législateur a opté pour le libre choix en ce qui concerne le lieu d'obtention du permis de conduire.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- Ce choix est concevable dans un contexte de libre circulation des services. Il s'agit ici d'un examen et non d'un service.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Il en va de même pour le contrôle technique du véhicule. Un Wallon peut se rendre dans une station d'inspection automobile bruxelloise et inversement. D'ailleurs, de nombreux Bruxellois se rendent en périphérie à cet effet.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- La concertation avec les autres Régions devra faire la clarté à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE

À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU

WIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de mogelijke talen waarin men in Brussel het theoretische rijexamen kan afleggen".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Sinds enige tijd kun je in Vlaanderen voor het afleggen van het theoretische rijexamen slechts gebruikmaken van vier talen: de drie nationale talen Nederlands, Duits en Frans, en het Engels. Wallonië zal nu het Vlaamse voorbeeld volgen. Alleen in Brussel is het nog altijd mogelijk om het rijexamen af te leggen in zowat alle mogelijke en onmogelijke talen: van Farsi tot Afar, en van Albanees over Afghaans tot Zoeloe. Naar verluidt zouden jaarlijks meer dan 3.000 personen daarvan gebruikmaken in Brussel.

In de media gaf de staatssecretaris al te kennen dat ze ook in Brussel het aantal talen wil verminderen, maar dat het nog steeds mogelijk zal zijn om het rijexamen af te leggen in de talen die het meest gebruikt worden in Brussel, bijvoorbeeld het Turks, het Arabisch en het Pools.

Paragraaf 3 van artikel 32 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs stelt dat de kandidaat voor het rijbewijs die het Frans, noch het Nederlands, noch het Duits machtig is, het theoretische examen mag afleggen met behulp van een tolk. Er wordt zelfs de mogelijkheid gegeven om de theoretische examens te organiseren in een andere taal dan het Frans, het Nederlands of het Duits. Ook wat het praktische rijexamen betreft, geeft het koninklijk besluit in artikel 39, § 8 de mogelijkheid om het examen met behulp van een tolk af te leggen. Maar artikel 30 van de Grondwet zegt dan weer dat afwijkingen op de taalwetten enkel via wet kunnen ingevoerd worden.

In het voorliggende geval is de afwijking geregeld via een koninklijk besluit. Dat is dus in strijd met

DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les différentes langues dans lesquelles il est possible de passer l'examen théorique du permis de conduire à Bruxelles".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *L'examen théorique du permis de conduire ne peut plus être présenté en Flandre que dans une des trois langues nationales ou en anglais. La Wallonie va suivre cet exemple. Ce n'est qu'à Bruxelles qu'il est encore possible de présenter cet examen dans toutes les langues imaginables.*

La secrétaire d'État a annoncé dans les médias qu'elle souhaitait réduire le nombre de langues à Bruxelles, mais que l'examen de conduite pourra encore être présenté dans les langues les plus usitées à Bruxelles, comme le turc, l'arabe et le polonais.

Selon l'article 32, §3 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, si le candidat ne parle aucune des trois langues nationales, il peut présenter l'examen théorique avec l'aide d'un interprète. L'examen théorique peut même être organisé dans une langue autre que les trois langues nationales. L'article 39, §8 du même arrêté royal permet au candidat de présenter l'examen pratique avec l'aide d'un interprète. Or, en vertu de l'article 30 de la Constitution, seule une loi peut prévoir des dérogations aux lois linguistiques. En l'occurrence, la dérogation est réglée par un arrêté royal.

En 2016, combien de personnes ont présenté l'examen du permis de conduire à Bruxelles dans une langue autre que les trois langues nationales ?

Qui paie les coûts supplémentaires ?

De quelle manière déterminerez-vous les langues qui pourront encore être utilisées ?

de Grondwet.

Hoeveel personen hebben in 2016 in Brussel hun rijexamen afgelegd in een andere taal dan een van de drie nationale talen?

Wie betaalt de extra kosten?

Op welke wijze zult u bepalen welke talen in de toekomst nog gebruikt mogen worden?

Hoe verenigt u dat met de bepalingen in artikel 30 van de Grondwet?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- In 2016 zijn er in het examencentrum van Anderlecht 787 theoretische examens met behulp van een tolk afgelegd. Dat is een toename van 39% ten opzichte van 2015. We beschikken niet over exacte gegevens voor de praktijkexamens, aangezien de kandidaat met zijn tolk kan komen en die dan zelf betaalt.

In het examencentrum van Evere werden er 38.687 theoretische examens afgelegd in 2016, waarvan 3.477 met een tolk. Slechts 9% van de kandidaten roept dus de hulp van een tolk in voor het theoretisch examen. In Evere vonden er ook 18.881 praktijkexamens plaats, maar we hebben nog geen gegevens over het aantal examens met tolk.

We stellen vast dat kandidaten die het theoretisch examen met een tolk afleggen, meestal ook een beroep op een tolk doen voor het praktijkexamen, ook al vinden ze het makkelijker om de instructies te begrijpen tijdens het praktijkexamen dan tijdens het theoretisch examen.

De administratie heeft bijkomende statistieken voor 2016 en 2017 opgevraagd, maar we hebben die nog niet ontvangen. Zodra ze beschikbaar zijn, ben ik bereid om daarop terug te komen.

De kandidaat betaalt 50 euro voor een theoretisch examen met tolk. Het examencentrum neemt de betaling van de tolk op zich, ongeacht of er één kandidaat of verscheidene kandidaten per sessie zijn. Het examencentrum probeert de aanvragen wel te groeperen.

Comment conciliez-vous ce choix avec le prescrit de l'article 30 de la Constitution ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *En 2016, 787 examens théoriques ont été présentés au centre d'examen d'Anderlecht avec l'aide d'un interprète, soit 39% de plus qu'en 2015. Nous ne disposons pas de données précises pour les examens pratiques puisque le candidat peut être accompagné d'un interprète qu'il paie lui-même.*

Au centre d'examen d'Evere, 3.447 des 38.687 examens théoriques présentés en 2016 ont été réalisés avec un interprète. Nous n'avons encore aucune donnée concernant le nombre d'examens pratiques avec interprète.

Les candidats présentant l'examen théorique avec un interprète y font souvent appel aussi pour leur examen pratique, même si la compréhension des consignes leur semble plus simple dans ce cadre.

L'administration a réclamé des statistiques complémentaires pour 2016 et 2017, mais ne les a pas encore reçues. Je suis disposée à vous répondre à ce sujet dès qu'elles seront disponibles.

Le candidat paie 50 euros pour un examen théorique avec interprète. Ce dernier est rémunéré par le centre d'examen. Pour des raisons de coût et d'efficacité, le centre d'examen tente de grouper les demandes d'examen en fonction des langues.

Pour l'examen pratique, le candidat doit trouver lui-même un interprète et le rémunérer.

Comme déjà annoncé, nous voulons limiter le système à huit langues, dont le français, le

Als er bijvoorbeeld veel kandidaten zijn om het examen in het Engels, Duits of nog een andere taal af te leggen, proberen de examencentra ze te groeperen, want dat is uiteraard veel efficiënter en gemiddeld goedkoper. Zo kost het evenveel om een zaal voor één of voor vijftien personen te reserveren.

Voor het praktische examen moet de kandidaat zelf een tolk vinden en betalen. Dat kost ongeveer 60 euro.

Zoals eerder aangekondigd hebben we de ambitie om het systeem te beperken tot acht talen. Om te bepalen welke acht talen daarvoor in aanmerking komen, zal de Brusselse regering advies inwinnen bij de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA). Het staat alvast buiten kijf dat Nederlands, Frans, Duits en Engels in dat pakket zullen zitten.

Wat uw laatste opmerking betreft, denk ik dat er enige verwarring bestaat over de wet op het taalgebruik in bestuurszaken. Die is van toepassing op federale en gewestelijke administraties, alsook op gemeenten en gedecentraliseerde diensten en legt het Nederlands, het Frans en/of het Duits op voor het uitwisselen van informatie met burgers. Het afleggen van een examen is echter geen administratieve akte.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- De examencentra voeren een taak van openbaar belang uit. Daarom moeten ze met bijvoorbeeld gemeentelijke diensten worden gelijkgesteld. Dat is uitdrukkelijk in de taalwetten opgenomen.

Bovendien hebben de examencentra een monopolie, wat maakt dat hun opdracht in alle mogelijke opzichten vergelijkbaar is met die van gemeentediensten. Daarom moeten zij integraal aan de taalwetten voldoen. Anders kan het bestuur van zo'n centrum evengoed beslissen om bijvoorbeeld niet langer examens in het Nederlands af te nemen, maar alleen nog in het Frans, het Duits of het Engels.

Daarnaast vraag ik mij af waarom Brussel geen

néerlandais, l'allemand et l'anglais. Pour sélectionner les autres langues, le gouvernement bruxellois consultera le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA).

En ce qui concerne votre dernière remarque, je précise que la loi sur l'emploi des langues en matière administrative s'applique aux administrations fédérales, régionales, communales et services décentralisés et impose le néerlandais, le français ou l'allemand dans leurs contacts avec le citoyen. Or la présentation d'un examen n'est pas un acte administratif.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Les centres d'examen accomplissent une tâche d'intérêt public. De plus, ils jouissent d'un monopole, ce qui rend leur mission comparable à celle des services communaux. Ils doivent donc respecter intégralement les lois linguistiques. Sinon ils pourraient décider de ne plus autoriser la présentation des examens en néerlandais, par exemple.*

Bruxelles devrait prendre exemple sur la Flandre qui n'autorise plus la présentation des examens que dans les trois langues nationales et en anglais. En outre, les étrangers qui s'établissent en Région bruxelloise sont censés faire un effort pour maîtriser une des trois langues nationales. À défaut, ils doivent au moins comprendre l'anglais.

voorbeeld neemt aan Vlaanderen, dat de examens alleen nog afneemt in de drie nationale talen en het Engels. Daarmee wordt al een groot aantal kandidaten bereikt. Bovendien mogen we van vreemdelingen die zich in het Brussels Gewest vestigen, verwachten dat ze op zijn minst een inspanning doen om een van de drie landstalen onder de knie te krijgen. Als zelfs dat niet lukt, moeten ze toch minstens Engels begrijpen.

Ten slotte hoorde ik onlangs het verhaal van een Nederlandstalige die op korte termijn een rijbewijs C wilde halen om in de zomervakantie met een mobilhome op reis te kunnen gaan. Dat kon echter niet: het is de komende maanden niet meer mogelijk om in het Nederlands een praktijkexamen voor het behalen van het rijbewijs C af te leggen, omdat alle data daarvoor volgeboekt zijn. In het Frans kan het wel nog. Omdat de betrokkenen dat wat moeilijk vond, stelde hij voor om een tolk mee te nemen. Dat mocht echter niet. Als Roemeens zijn moedertaal was geweest, had het wel gekund, maar Nederlandstaligen mogen geen examen afleggen met de hulp van een tolk.

Blijkbaar is de vraag om in het Nederlands examen af te leggen te groot voor het aanbod. Dat is zeer vervelend.

Het probleem met de rijexamens moet dringend worden opgelost. Ik kom hier nog op terug.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

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

betreffende "de radars voor fietsers".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener,

Pour la petite histoire, il a été refusé à un néerlandophone qui ne trouvait pas de place dans les sessions en néerlandais de l'examen pratique du permis C de prendre un interprète pour se rendre à une session en français. Il aurait pu le faire si sa langue maternelle avait été le roumain !

Il semble donc que la demande pour la présentation de l'examen pratique en néerlandais soit supérieure à l'offre.

Il est urgent de résoudre le problème des examens du permis de conduire. J'y reviendrai.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

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

concernant "les radars pour cyclistes".

M. le président.- En l'absence de l'auteure,

die verontschuldigd is, en met instemming van de staatssecretaris, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de mobiliteitsontsluiting voorzien voor Schaarbeek-Vorming".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In november 2013 keurde de ministerraad het richtschema Schaarbeek-Vorming goed. Tegen 2020 moet een groot deel van het terrein, dat nu nog de eigendom is van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en de NMBS Holding, worden vrijgemaakt voor de ontwikkeling van een economisch-logistieke site die zowel het water-, spoor- als wegverkeer combineert.

Het masterplan van de Haven van Brussel, Horizon 2030, bevat ook plannen die een impact hebben op de mobiliteit. De transformatie van de site zal gepaard gaan met de heraanleg van de spoorlijnen en met de aanleg van aansluitingen met de waterweg en het wegennet en van een vrachtwagenparkeerterrein van 2,2 ha.

Het spreekt voor zich dat de ontwikkeling van de site een enorme impact zal hebben op de mobiliteit in het gewest en erbuiten, in het bijzonder op de Ring, de Woluwelaan (R22), de Vilvoordselaan, de Schaarbeeklei en alle andere wegen die worden aangelegd en gebruikt voor de aan- en afvoer. Bij de goedkeuring van het richtschema voor Schaarbeek-Vorming werden de minister-president en de minister van Openbare Werken en Vervoer belast met de uitvoering van een mobiliteitsstudie betreffende het tracé van de industrielweg en de aansluiting ervan op het wegennet. Ook in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) komt de industrielweg ter sprake.

Naar aanleiding van de besprekingen over het

excusée, et avec l'accord de la secrétaire d'État, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "le désenclavement prévu pour Schaerbeek-Formation".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Selon le schéma directeur Schaerbeek-Formation, adopté en novembre 2013, une grande partie du site, qui appartient toujours au Fonds de l'infrastructure ferroviaire et à la SNCB-Holding, doit faire place à un site économico-logistique combinant le trafic fluvial, ferroviaire et routier.

Quant au plan directeur du Port de Bruxelles, Horizon 2030, il annonce que la transformation du site s'accompagnera du réaménagement des lignes ferroviaires, ainsi que de l'aménagement de liaisons avec la voie navigable et le réseau routier et d'un parking pour poids lourds de 2,2ha.

Il va de soi que le développement du site aura un énorme impact sur la mobilité dans la Région et au-delà. Lors de l'adoption du schéma directeur Schaerbeek-Formation, le ministre-président et la ministre des Travaux publics et de la Mobilité de l'époque avaient été chargés de la réalisation d'une étude de mobilité concernant le tracé de la route industrielle et sa connexion au réseau routier.

Cependant, le rapport d'incidences environnementales du Plan régional de développement durable (PRDD) relatif à la zone levier Schaerbeek-Formation n'a pas étudié sérieusement l'impact sur la mobilité.

De plus, il est difficile de savoir si l'affectation des trois zones Mabru, le campus et la zone logistique, tel que présenté dans le schéma directeur, sont

nieuwe GPDO kwam de ontwikkeling van het hefboomgebied Schaarbeek-Vorming opnieuw aan bod. Het milieueffectenrapport van het GPDO betreffende de site is zijn naam niet waardig: de mobiliteitseffecten werden niet ernstig onderzocht.

Bovendien is het niet duidelijk of de invulling van de drie zones Mabru, de campus en het logistieke gebied in het richtschema nog geldt. Het GPDO is sterker gericht op het logistieke gedeelte dan op de bouw van tweeduizend woningen, de aanleg van groenvoorzieningen, de blootlegging van de Zenne en de mobiele ontsluiting.

Over de ontsluiting op het vlak van de mobiliteit was het richtschema van 2013 al veel concreter. Zo was er sprake van een verbinding met het station van Schaarbeek en waren er concrete plannen voor tramverbindingen, onder andere via een aftakking van de trambundel aan de halte Prinses Elisabeth naar de Leeuwoprit, om dan verder te gaan richting Heizel, en een omleiding of ontdubbeling van tramlijn 3 binnen het Mabrugebied via de achterkant van het station van Schaarbeek. De plannen voor de tram zijn blijkbaar niet hernomen in het GPDO.

Welke mobiliteitsstudies werden of worden uitgevoerd voor de ontsluiting van de site van Schaarbeek-Vorming? Hoe zit het met de mobiliteitsstudie betreffende het tracé van de Industrieweg en de aansluiting op het wegennet? Werd er gestart met die studie? Wat zijn de resultaten?

Zijn er afspraken met de haven over de mobiliteitsontsluiting van de site?

Hoe zit het met de geplande verbinding met het station van Schaarbeek?

Het richtschema omvat verscheidene concrete plannen voor de verbinding met de tram, zoals een aftakking vanaf de halte Prinses Elisabeth en de omleiding of ontdubbeling van tramlijn 3. Die plannen worden niet hernomen in het GPDO. Zijn de plannen uit het richtschema afgevoerd? Wat is de status van die plannen?

Hoe verloopt de algemene afstemming in verband met de mobiliteitsontsluiting met het Vlaams Gewest?

maintenus. Le PRDD est davantage axé sur l'aspect logistique que sur la construction de 2.000 logements, l'aménagement d'espaces verts, la remise à ciel ouvert de la Senne et le désenclavement de la mobilité.

Concernant le désenclavement, le schéma directeur de 2013 était beaucoup plus concret. Il était ainsi question d'une liaison avec la gare de Schaarbeek et de liaisons de tram. Visiblement, les plans pour le tram n'ont pas été repris dans le PRDD.

Quelles études de mobilité ont été ou sont réalisées pour le désenclavement du site de Schaarbeek-Formation ? Qu'en est-il de l'étude de mobilité relative au tracé de la route industrielle et à la connexion au réseau routier ? Cette étude a-t-elle débuté ? Quels en sont les résultats ?

Existe-t-il des accords avec le port concernant le désenclavement du site ?

Qu'en est-il de la liaison prévue avec la gare de Schaarbeek ?

Le schéma directeur comprend plusieurs projets concrets de liaison avec le tram, comme un embranchement à partir de l'arrêt Princesse Elisabeth et la déviation ou le dédoublement de la ligne de tram 3. Ces plans ne sont pas repris dans le PRDD. Ont-ils été retirés du schéma directeur ? Quel est le statut de ces plans ?

Comment se déroule la coordination générale de ce désenclavement avec la Région flamande ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De verdere ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming hangt af van de aankoop en van de sanering van de terreinen. De termijn voor de uitvoering van het richtschema is verschoven naar een latere, nog niet vastgelegde datum.

In 2012 zijn er voor de aanleg van een mogelijke toekomstige industrielweg al diverse schetsen gemaakt en een aantal analyses uitgevoerd naar aanleiding van de besprekingen over de vergunningsaanvraag voor de herinrichtingswerken aan de Woluwelaan en het gevangenisproject in Haren. Daaruit is gebleken dat de lopende projecten verenigbaar waren met de aanleg op middellange en lange termijn van een nieuwe weg voor de bediening van de site van Schaarbeek-Vorming.

De verkeers- en toegangsprincipes worden vastgelegd in het richtschema dat door de minister-president wordt aangestuurd. Daarbij zullen uiteraard alle spelers bij betrokken worden. In het kader van de door de spoorgroep uit te voeren werken werd de vraag gesteld voor de aanleg van een koker onder de sporen ter hoogte van het station van Schaarbeek en werd dit ter onderhandeling voorgelegd. We hebben geen bevestiging gekregen dat de federale regering bereid is die vraag in overweging te nemen.

De Brusselse regering bestudeert in het kader van de opmaak van het ontwikkelingsplan van het spoornet de ontwikkeling van het openbaarvervoeraanbod boven op de investeringen die gepland zijn tegen 2020. Dat plan is een richtmiddel dat afgestemd wordt op de gebruikers en geïntegreerd wordt in de technische en participatieve analyses waaruit het toekomstig Gewestelijk Mobiliteitsplan zal putten.

We zijn niet op de hoogte van de plannen van Vlaanderen met betrekking tot tramlijn 3.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wat ik zei over de ontdubbeling van tramlijn 3 heb ik uit het richtschema gehaald.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le développement de Schaerbeek-Formation dépend de l'achat et de l'assainissement des terrains. Le délai d'exécution du schéma directeur a été reporté sine die.*

En 2012, divers tracés avaient déjà été réalisés pour l'aménagement d'une future route industrielle, de même qu'une série d'analyses à l'occasion des discussions sur la demande de permis pour les travaux de réaménagement du boulevard de la Woluwe et le projet de prison à Haren. Il en était ressorti que les projets en cours étaient conciliables avec l'aménagement, à moyen et à long termes, d'une nouvelle route devant desservir le site de Schaerbeek-Formation.

Les principes de circulation et d'accès sont fixés dans le schéma directeur piloté par le ministre-président. Tous les acteurs y seront bien sûr associés. Dans le cadre des travaux à réaliser par le groupe ferroviaire, il a été demandé d'aménager un pertuis sous les voies à hauteur de la gare de Schaerbeek, mais nous n'avons pas encore reçu de confirmation du gouvernement fédéral.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du plan de développement du réseau ferroviaire, le gouvernement bruxellois étudie la possibilité de développer l'offre de transport en commun en plus des investissements prévus d'ici 2020.

Enfin, nous ne sommes pas au courant des projets de la Flandre concernant la ligne de tram 3.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Mes informations sur le dédoublement de la ligne 3 proviennent du schéma*

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn akkoorden met Vlaanderen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik vroeg of er in het kader van de ontsluiting van die zone overlegd wordt met Vlaanderen. Het gaat immers om een groot terrein en als daar een groot logistiek centrum komt, zal dat gevolgen hebben voor de mobiliteit en daarvoor moeten Brussel en Vlaanderen dus als goede buren samenwerken.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ben ik het mee eens.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als ik het goed begrepen heb, is er dus geen studiewerk verricht sinds het richtschema.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Waar komt het idee van een koker onder de sporen ineens vandaan?

De heer Pascal Smet, minister.- Die koker dient om een verbinding te maken. We hebben de investeringen tot 2025 vastgelegd. Daarna moeten we de investeringen vastleggen voor de periode 2025-2035. Daarvoor moeten we weten wat we willen inzake metro's, trams en spoorverbindingen. Met dat studiewerk zijn we nu bezig. We zullen de knoop doorhakken bij de opmaak van het gewestelijke mobiliteitsplan.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dus alles met betrekking tot Schaarbeek-Vorming is uitgesteld?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt. Het is geen prioriteit, omdat het gewest de terreinen nog niet heeft verworven en het er niet naar uitziet dat dat op korte termijn wel zal gebeuren.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

directeur.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Il y a des accords avec la Flandre.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je demandais s'il y a une concertation avec la Flandre dans le cadre du désenclavement de cette zone amenée à devenir un grand centre logistique, ce qui ne sera pas sans conséquences pour la mobilité. Bruxelles et la Flandre doivent collaborer.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je suis d'accord.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Il n'y a donc pas eu de travail d'étude depuis le schéma directeur ?*

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *D'où sort cette idée d'un pertuis sous les voies ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Ce pertuis sert à réaliser une connexion. Nous avons défini les investissements jusque 2025 et nous devrons ensuite définir ceux pour la période 2025-2035. Ce travail d'étude est en cours.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Tout ce qui a trait à Bruxelles-Formation a donc été reporté ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En effet. Ce n'est pas une priorité, vu que la Région n'a pas encore pu acquérir les terrains.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE

**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.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Iedereen die regelmatig het openbaar vervoer gebruikt, wordt blootgesteld aan verschillende vormen van reclame. De MIVB probeert zelf ook met reclame potentiële adverteerders aan te trekken met het argument dat je met zulke reclame zeer veel mensen bereikt.*

Onlangs waren er enigszins vreemde reclameaffiches van de vzw Alternatives te zien in de Brusselse metro. Die vereniging beweert apolitiek en niet-confessioneel te zijn, maar na wat opzoekwerk op internet kom je er al gauw achter dat het om een soort Brusselse christelijke antiabortusvereniging gaat.

De dubbelzinnige houding van Alternatives werd in maart 2012 al aan de kaak gesteld in een artikel van La Libre Belgique. Zo zou de vereniging zich richten op zwangere vrouwen in crisissituaties met advies en gratis zwangerschapstests zonder daarbij het religieuze karakter van de vereniging te vermelden. De vrijwilligers van de vzw stimuleerden vrouwen om te bidden na hun zwangerschapstest en lieten uitschijnen dat abortus niet echt legaal was. Deze organisatie maakt bovendien deel uit van de internationale christelijke missioneringsorganisatie Youth With A Mission, die zichzelf eerder voorstelt als 'pro lady' dan als 'pro life'.

Natuurlijk zijn vrijheid van vereniging en van meningsuiting fundamenteel in onze democratie, maar vindt u het aanvaardbaar dat het grote publiek wordt blootgesteld aan de propaganda van een antiabortusvereniging?

Kunt u het reclamesysteem van de MIVB en het charter voor ethische praktijken inzake reclame toelichten? Heeft de MIVB een specifiek comité dat

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.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Vous et moi, à l'instar de tous les membres de cette commission, prenons les transports en commun. Notre regard se porte inévitablement sur les différentes publicités qui accompagnent plus ou moins l'esprit et le voyage de l'usager.

Le site de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) est d'ailleurs très prolix sur les campagnes publicitaires qu'il propose à ses potentiels annonceurs : "Votre campagne dans nos stations, sur nos trams ou nos bus vous garantira une visibilité optimale. Auprès de nos clients, évidemment, mais aussi auprès de chaque piéton, cycliste ou automobiliste qui les voit passer." Tout est également très bien expliqué concernant les plans tarifaires et les cibles publicitaires envisagées.

Or, voici quelque temps, une étrange campagne menée par l'association Alternatives fleurissait dans le métro bruxellois. Cette association sans but lucratif (asbl), constituée de bénévoles, se dit non politique et non confessionnelle et est financée par les cotisations de ses membres et les bénéfices de ses activités. Le Moniteur mentionne comme objet social que "l'association a pour but de promouvoir le respect et l'écoute des parents et du bébé dans le cadre de la grossesse et de la périnatalité". Sur le site internet, on peut lire aussi que "l'accouchement doit être un événement le plus heureux possible et gratifiant pour le bébé, pour la mère et pour le père, quelles que soient les circonstances" - je tiens à souligner la fin de cette phrase.

Nous apprenons aussi qu'Alternatives est un "ministère" fondé en 1988, dont le but est, ni plus ni moins, de "témoigner l'amour et la compassion du Christ à ces femmes en situation de crise due à une grossesse ou à un traumatisme post-

toeziet op de naleving van dat charter? Zo ja, hoe gaat dat te werk? Op welke manier onderhoudt de MIVB contacten met de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP)? Op welke manier is de beslissing over campagne van Alternatives tot stand gekomen? Heeft er intern overleg plaatsgevonden?

De PS is altijd voorstander geweest van het recht van vrouwen op zelfbeschikking over hun eigen lichaam. Zelf wil ik ook dat abortus volledig uit het Belgische Strafwetboek verdwijnt en dat vrouwen op een objectieve manier geïnformeerd worden over hun gezondheid en hun rechten.

Daarom vind ik het als burger ondraaglijk om geconfronteerd te worden met dergelijke boodschappen in de metro. Overheidsdiensten dragen waarden uit en zouden geen reclame mogen maken voor een bepaalde ideologie of godsdienst. Zulke propaganda is zelfs gevaarlijk, want ze werkt tegenstellingen binnen de maatschappij in de hand. Daarom vraag ik u om de reclameaffiches van Alternatives onmiddellijk te laten verwijderen als dat nog niet gebeurd is.

"avortement". Dont acte, et j'en passe. Si l'on prend la peine d'effectuer des recherches attentives, on constate que cette asbl est donc une organisation pro-vie bruxelloise.

D'ailleurs, un article paru dans la Libre Belgique du 16 mars 2012 attirait déjà l'attention sur l'ambiguïté profonde de cette association. Il dénonçait le fait qu'elle menait son action auprès de femmes enceintes en situation de crise, en proposant divers conseils ainsi qu'un test de grossesse gratuit, sans jamais mentionner le caractère religieux de l'organisation. Par ailleurs, l'asbl conseillait aux personnes de prier après le test de grossesse et faisait aussi passer l'idée que l'interruption volontaire de grossesse (IVG) n'était pas tout à fait légale. En réalité - et c'est encore plus pervers -, cette association, faisant partie de Jeunesse en Mission (JEM), une organisation missionnaire chrétienne internationale, ne dit pas à proprement parler qu'elle est "pro-life", mais plutôt "pro-lady".

Bien entendu, la liberté d'association et la liberté d'expression sont des droits consacrés par notre démocratie. Mais alors qu'une université – et pas des moindres – se sépare d'un chargé de cours qui a tenu publiquement des propos pro-vie, comment réagissez-vous à cette situation où le public touché est infiniment plus large que celui d'un auditoire du Brabant wallon ?

Comment fonctionne le système d'annonces publicitaires de la STIB et sa charte d'éthique publicitaire ? Existe-t-il un comité d'éthique publicitaire spécifique, au sein de la STIB, chargé de la mettre en œuvre ou de contrôler son respect ? Si tel est le cas, pourriez-vous nous éclairer sur son fonctionnement ? Quels contacts la STIB entretient-elle avec le Jury d'éthique publicitaire (JEP) ? Comment les instances décisionnelles de la STIB ont-elles pris leur décision pour cet affichage publicitaire spécifique ? Un débat a-t-il été mené en interne sur cette annonce publicitaire destinée à la femme enceinte ?

J'appartiens à un parti qui n'a jamais été ambigu sur le droit de la femme à disposer de son corps. À titre personnel, je demande aussi le retrait de l'avortement du Code pénal belge. Je suis également convaincu que les femmes doivent avoir des informations neutres et objectives sur la santé reproductive, en ce compris sur leurs droits, et

singulièrement dans un pays comme le nôtre où l'avortement est dépénalisé.

Voir de telles idées figurer sur les parois du métro est insupportable au citoyen que je suis et qui défend avec vigueur l'émancipation des femmes et la laïcité de l'État. Les services publics véhiculent des valeurs. Il est donc mauvais que les institutions publiques relaient des publicités promouvant une idéologie ou une religion particulière. C'est dangereux, car cela favorise les clivages, a fortiori les messages diffusés par cette association. Si ces publicités existent encore, je vous demande de les faire retirer immédiatement.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Het bedrijf JCDecaux verhandelt de advertentieruimte in de metro en op de MIVB-voertuigen en moet zich daarbij houden aan het MIVB-charter voor ethische praktijken inzake reclame en aan de regels van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP).

De dienst marketing van de MIVB controleert of de reclameaffiches aan de regels voldoen en weigert campagnes als dat niet het geval is. De reclamecampagne in kwestie is georganiseerd door een vereniging die klant is van JCDecaux en voldoet op zich aan de beginselen van het charter.

Op dit moment heeft de MIVB nog geen klachten ontvangen over de reclame. Ik zal er bij de MIVB echter op aandringen dat nog eens goed wordt nagegaan of de reclame echt geen politieke of confessionele boodschap bevat, want dat is in strijd met het charter. Bovendien is het ook verboden om reclameboodschappen te verspreiden die nadelig kunnen zijn voor de verstandhouding tussen de verschillende gemeenschappen in Brussel.

Daarnaast zal ik de MIVB vragen om advies in te winnen bij de JEP over deze campagne, want zelf ben ik niet bevoegd om daarover te oordelen.

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la régie JCDecaux qui commercialise l'espace publicitaire dans le métro ainsi que dans et sur les véhicules de la STIB. Comme pour toutes les campagnes publicitaires organisées sur le réseau, la société JCDecaux est tenue de respecter la charte d'éthique publicitaire de la STIB comme la réglementation du Jury d'éthique publicitaire (JEP).

Le département marketing de la STIB vérifie qu'aucun visuel contraire à cette charte ne fasse l'objet d'une campagne sur le réseau et refuse les campagnes qui contreviennent à ces réglementations.

Le visuel en tant que tel respecte les principes contenus dans la charte. La campagne publicitaire en question est organisée par une association cliente de la régie JCDecaux.

Pour le moment, le département Customer Care de la STIB n'a enregistré aucune réaction négative. Toutefois, à la suite de votre question, je vais inviter la STIB à vérifier si cette campagne ne transgresse pas sa charte d'éthique publicitaire, qui prévoit le refus de toute publicité présentant un caractère politique, syndical, confessionnel, contraire aux bonnes mœurs ou à l'ordre public. De même, elle interdit toute publicité de nature à affecter la sérénité et la courtoisie qui doivent exister à Bruxelles entre les différentes communautés culturelles et linguistiques.

Je demanderai à la STIB de consulter le JEP quant à la conformité de cette campagne publicitaire avec

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Ik ben ervan overtuigd dat er geen kwaad opzet van de MIVB in het spel is, maar katholieke organisaties communiceren steeds listiger. Ze weten heel goed wat ze moeten verdoezelen in hun boodschap. Ik ben het met u eens dat we de zaak verder moeten uitspitten.*

Kunt u mij ten slotte zeggen waar ik het MIVB-charter voor ethische praktijken inzake reclame kan vinden?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik heb het hier bij me. Het zal in de bijlagen van het verslag worden opgenomen.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Op basis daarvan zal er een duidelijke beslissing moeten volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

sa réglementation, mais aussi avec la charte en vigueur à la STIB même. J'estime qu'il ne m'appartient pas d'en juger. Il existe des organes ad hoc à cet effet.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je pense en effet qu'il n'y a aucune intention malveillante de la part de la STIB. Nous remarquons cependant que les associations catholiques sont aujourd'hui de plus en plus intelligentes dans leur fonctionnement et dans leur promotion, en cachant ce qui doit l'être. Face à une publicité telle que celle-ci, on ne perçoit pas de prime abord le problème. L'erreur pour la STIB est de n'avoir pas cherché à investiguer. Je l'ai fait en partie mais, je suis d'accord avec vous, il faut approfondir la question.

En ce qui concerne la charte éthique publicitaire de la STIB, j'ai par contre fait des recherches, mais impossible de la trouver. Est-elle publiée quelque part ?

M. Pascal Smet, ministre.- La voici, je la transmets afin qu'elle soit annexée au compte rendu.

M. Julien Uyttendaele (PS).- En fonction des critères de cette charte éthique publicitaire et au vu des activités et des messages envoyés par cette association, il conviendra de prendre une décision claire.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het uitbesteden van het opstellen van juridische en strategische documenten door de gewestbesturen belast met mobiliteit".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *In het Bulletin der Aanbestedingen van 19 augustus 2016 zag ik tot mijn verbazing een aanbestedingsbericht van Brussel Mobiliteit voor de opmaak van een algemene beleidsnota en de voorbereiding en redactie van het beheerscontract van de MIVB.*

Daaruit kunnen we maar twee conclusies trekken: ofwel hebben de MIVB en Brussel Mobiliteit geen juristen in huis die bekwaam genoeg zijn om een beheerscontract op te stellen, ofwel hebben zij wel een team van juristen en is dit een onverantwoorde uitgave.

In beide gevallen is er een probleem van goed bestuur. Een externe expertise kan gerechtvaardigd zijn voor bepaalde technische studies, maar lijkt mij zeker niet nodig voor een beheerscontract.

De uitbesteding is overigens geen alleenstaand geval. Zo wees Brussel Mobiliteit in december 2015 al een opdracht toe voor het beheerscontract van het gewestelijke parkeeragentschap.

Was er in de administratie geen team juristen dat in staat was om dat beheerscontract op te stellen? Dat soort contracten is niet bijzonder technisch. Het verbaast mij dan ook dat daarvoor een beroep op de privésector wordt gedaan.

Waarom wordt de opmaak van het beheerscontract uitbested, zowel voor de MIVB als voor parking.brussels?

Is dat een beslissing van de directie van Brussel Mobiliteit of van de regering? Hoeveel kosten die twee aanbestedingen?

Hoeveel juristen werken er bij Brussel Mobiliteit, de MIVB en parking.brussels? Zijn er problemen met de bekwaamheid van die juristen? Zo ja, hoe zult u dat probleem verhelpen?

PUBLICS,

concernant "la sous-traitance de la rédaction de documents juridiques et stratégiques par des administrations régionales en charge de la mobilité".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans le Bulletin des adjudications du 19 août 2016, on pouvait découvrir un avis de marché de Bruxelles Mobilité dont l'objet est hautement interpellant : rien de moins que la préparation et la rédaction du contrat de gestion de la STIB, avec notamment "la rédaction d'une note de politique générale" et "l'élaboration et la rédaction du contrat en tant que tel".

Cet objet de marché amène à la réflexion suivante : soit la STIB et Bruxelles Mobilité n'ont pas d'équipes de juristes et de techniciens suffisamment compétents pour rédiger un contrat de gestion, soit elle dispose de tout le personnel pour ce faire et il n'y a pas de raison de recourir à un marché pour sa réalisation. Elle s'engage par conséquent dans des dépenses difficilement justifiables.

Dans les deux cas se pose un problème de gouvernance. Tant l'argument d'une indispensable expertise extérieure se justifie pour certaines études très techniques, tant cela semble incompréhensible pour un contrat de gestion, sauf à admettre que l'administration soit devenue incapable de rédiger un document de cette nature.

Par ailleurs, il est inquiétant de constater que ce recours à une véritable sous-traitance pour la rédaction de contrats de gestion et de documents stratégiques n'est pas un cas unique. En témoigne ainsi le fait qu'en décembre 2015, Bruxelles Mobilité avait attribué un marché d'assistance pour la rédaction d'un contrat de gestion de l'Agence régionale de stationnement.

On peut se poser une nouvelle fois la question : n'y a-t-il aucune équipe de juristes ou autres au sein de l'administration capable de rédiger un contrat de gestion pour parking.brussels ? Un tel contrat ne présente pas de difficultés techniques nécessitant une sous-traitance. Nous nous étonnons dès lors du recours au secteur privé.

Hebben Brussel Mobiliteit, de MIVB of parking.brussels nog andere aanbestedingen uitgeschreven voor de opmaak van juridische documenten? Voor welke bedragen? Zijn er nieuwe aanbestedingen gepland? Wat is de reden voor die uitbesteding?

Quelle est la justification de ce recours au privé pour la rédaction de contrat de gestion, tant dans le cas de la STIB que de parking.brussels ?

La décision de procéder à une sous-traitance de la rédaction des contrats de gestion a-t-elle été prise par la direction de Bruxelles Mobilité ou par le gouvernement ? Quels sont les montants précis des deux marchés ?

Quel est le nombre précis de juristes travaillant au sein des administrations respectivement de Bruxelles Mobilité, de la STIB et de parking.brussels ? A-t-on identifié des problèmes d'expertise des membres du personnel des services juridiques de ces trois entités ? Si oui, quels sont-ils et quelles solutions comptez-vous y apporter ?

Bruxelles Mobilité, la STIB ou parking.brussels ont-elles procédé à d'autres marchés portant sur la rédaction de documents juridiques ? Si oui, lesquels et pour quels montants ? Est-il prévu de recourir à d'autres marchés portant sur de la rédaction de documents juridiques pour d'autres textes planifiés à l'heure actuelle ? Si oui, lesquels et quelle est la motivation apportée à cette externalisation ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Verbazend toch dat we hier te maken hebben met een soort privatisering van het beleid. De technocratie wordt op de spits gedreven.

We hebben het hier over een document waarvan we tijdens vorige regeerperiodes uit den treure hebben gevraagd om het in het parlement te bespreken. Op elke tweede vraag over de MIVB verwijst u naar het beheerscontract.

Wat blijkt nu? Een extern bedrijf, dat nauwelijks over democratische legitimiteit beschikt, is belast met de uitwerking van de grote lijnen van het MIVB-beheerscontract. Waarom is er nog een regering of een administratie nodig als de privatisering al zo ver is gevorderd?

Als er een onderwerp is dat om de vijf jaar een

Discussion

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je remercie ma collègue, Anne-Charlotte d'Ursel, d'avoir soulevé la question de ce curieux marché public. Je ne vais pas répéter tout ce qu'elle a dit mais, enfin, on peut tout de même s'étonner d'assister à une forme de privatisation de la politique. C'est la technocratie à son summum, ai-je envie de dire.

Nous sommes quand même en train de parler de la rédaction du document pour lequel nous avons déjà pleuré en vain pour qu'il soit discuté au sein de ce parlement avant sa conclusion, durant les législatures précédentes. C'est le document sur lequel nous buttons toujours ici. Dans une question sur deux concernant la STIB, vous nous renvoyez au contrat de gestion.

Et là, qu'apprend-on ? On apprend que c'est un cabinet externe, qui, à mon avis, n'a que très peu de

open en politieke besprekking verdient, dan is het dit wel. Uit de gang van zaken leid ik echter af dat regering noch administratie in staat zijn om zulke besprekingen in goed banen te leiden.

légitimité démocratique, qui est chargé de rédiger les grandes lignes du contrat de gestion de la STIB. Finalement, pourquoi encore disposer d'un gouvernement ou d'une administration si on en est à ce stade-là de privatisation ?

M. le ministre, je suis très étonnée. Je trouve qu'au contraire, s'il y a bien un exercice tous les cinq ans qui, dans cette Région, devrait faire l'objet d'un maximum de discussions ouvertes et politiques, c'est celui-là ! Nous apprenons finalement que ce dossier va être décidé dans le cabinet d'un consultant ou d'un expert quelconque pour le compte de la Région. Nous en concluons que ni le gouvernement ni l'administration ne seraient donc à même de procéder à cet exercice pourtant fondamental.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Sinds de oprichting van het gewest in 1989 heeft het gewest steeds de hulp van externe specialisten ingeroepen voor de opmaak van het beheerscontract van de MIVB. Die bureaus brengen hun juridische en financiële knowhow in en hebben ervaring met het opstellen van contracten. Over de technische aspecten worden werkvergaderingen georganiseerd met de technici van de MIVB en Brussel Mobiliteit.*

Het is de regering die heeft beslist om het beheerscontract van parking.brussels uit te besteden. De aanbesteding voor de MIVB kost 127.231 euro, die voor parking.brussels 88.331 euro.

Net Brussel telt zes juristen, parking.brussels twee en de MIVB veertien. De MIVB doet soms een beroep op een extern advocatenkantoor omdat ze met heel wat juridische domeinen te maken krijgt: sociaal recht, aanbestedingsrecht, algemeen administratief recht, verzekeringsrecht, burgerlijk recht, strafrecht, handelsrecht, auteursrecht, vennootschapsrecht en privacyrecht.

De interne juristen moeten niet alleen alle juridische teksten opstellen, maar ook adviezen uitbrengen, geschillen regelen en deelnemen aan bepaalde vergaderingen. Ze verdelen de rechtsdomeinen op basis van hun specialisatie. Soms moet er niettemin een beroep op externe

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis la régionalisation en 1989, pour élaborer le programme de gestion la STIB, la Région est assistée de bureaux extérieurs spécialisés. Ils possèdent une expérience juridique, mais aussi financière, de management public et de rédaction de documents contractuels, notamment des contrats de gestion. La Région et la STIB bénéficient également d'un regard extérieur sur leur fonctionnement, c'est important au vu des multiples enjeux du contrat de gestion.

Pour les matières plus techniques, des réunions de travail sont prévues pendant la mission avec les techniciens de la STIB et de Bruxelles Mobilité. L'administration nécessite une expertise externe, car les questions techniques à la STIB sont très complexes. Le gouvernement a décidé de sous-traiter les contrats de gestion de parking.brussels. Le montant du marché pour la STIB est de 127.231 euros et pour l'Agence de stationnement, de 88.331 euros.

Bruxelles-Propreté compte six juristes dans la direction d'appui, parking.brussels en compte deux dans son service juridique – dont un à mi-temps – et la STIB, quatorze. La STIB fait parfois appel à des cabinets d'avocats externes, car les domaines juridiques sur lesquels elle travaille sont nombreux et vastes : droit social, droit des marchés publics, droit administratif général, droit des assurances, droit civil, droit pénal, droit commercial, droit

specialisten worden gedaan, hetzij omdat een bepaalde bekwaamheid ontbreekt, hetzij omdat er te weinig juristen zijn om alles zelf te kunnen doen.

Parking.brussels heeft meerdere aanbestedingen uitgeschreven voor juridische documenten. Het gaat niet om de eigenlijke opmaak van die documenten, maar eerder om adviezen.

Brussel Mobiliteit heeft in 2016 voor 252.890 euro aan aanbestedingen uitgeschreven omdat het niet over voldoende personeel beschikte om de ordonnanties zelf op te stellen. Om de zaken vooruit te doen gaan, heeft de regering aan Brussel Mobiliteit gevraagd om die opdrachten uit te besteden. Bij de hervorming van Brussel Mobiliteit zullen we de werking van de juridische dienst herzien. De aanbestedingsbehoeften zullen worden onderzocht en beperkt tot een absoluut minimum.

De MIVB beschikt over een kadercontract voor advocatendiensten. Dat contract wordt toegekend na een openbare aanbesteding en omvat verschillende loten, opgedeeld per juridisch thema.

Ook parking.brussels vraagt voor sommige dossiers, zoals de overname van het parkeerbeleid van een gemeente, systematisch een extern juridisch advies. Het agentschap beschikt daarvoor ook over een kadercontract, dat op 4 februari 2017 werd afgesloten voor een periode van een jaar en maximum driemaal stilzwijgend kan worden verlengd.

d'auteur et licences, droit des sociétés, et protection de la vie privée.

Ils doivent non seulement établir tous les textes juridiques comme les contrats, mais ils rendent aussi des avis et gèrent les litiges. Ils assistent également aux réunions nécessitant un juriste. Ces juristes se répartissent différents domaines selon leur niveau de spécialisation. Pour certains aspects cependant, il faut faire appel à des spécialistes externes, soit parce qu'il manque l'une ou l'autre expertise précise parmi les juristes internes, soit parce que le nombre de juristes est trop limité au vu du volume de travail combiné à l'urgence.

L'agence parking.brussels a procédé à une série de marchés relatifs à la rédaction de documents juridiques. Cependant, il ne s'agissait pas de la rédaction proprement dite de ces documents, mais plutôt de conseils avisés demandés par parking.brussels dans le cadre de la rédaction de documents juridiques.

En 2016, Bruxelles Mobilité a disposé de marchés à commandes portant sur des missions de légistique, mais aussi d'avis pour un montant total de 252.890 euros. Ces marchés sont motivés par le manque de personnel au sein de Bruxelles Mobilité pour rédiger les ordonnances. Il n'était pas possible d'effectuer des engagements à court terme. Pour ne pas entraver le travail juridique de Bruxelles Mobilité, on lui a en effet demandé de disposer de marchés à commandes pour ces missions de légistique, en vue de faire avancer les dossiers. Dans le cadre du renouveau de Bruxelles Mobilité, le fonctionnement du service juridique va être revu, et les besoins seront calculés et limités à terme au strict nécessaire.

La STIB dispose d'un contrat-cadre pour les services prestés par un avocat, lequel contrat est attribué au terme d'une procédure de marché public. Cet accord-cadre comporte différents lots répartis par thème juridique. Ce cabinet assiste ainsi la STIB dans différentes matières juridiques.

Pour certains dossiers comme la reprise de la gestion du stationnement d'une commune, le conseil d'administration de parking.brussels demande systématiquement un avis juridique externe. Il dispose d'un contrat-cadre qui permet d'utiliser les compétences d'une série d'avocats fournisseurs de services juridiques. Cet accord-

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Uit de aanbesteding blijkt dat u zich niet beperkt tot de louter technische aspecten van het dossier. Als het om juridische expertise ging, viel het nog te begrijpen, want we zijn niet tegen kadercontracten waarmee de administratie een beroep kan doen op consultancy.*

In dit geval gaat het over de evaluatie van de relatie tussen het gewest en de MIVB en de bepaling van de inhoud van het toekomstige beheerscontract voor de periode 2018-2022. Dat gaat veel te ver!

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De advocaten zullen het beheerscontract natuurlijk niet opstellen. Dat doet de daarvoor opgerichte werkgroep. Het vorige beheerscontract is echter veel te ingewikkeld en we willen het vereenvoudigen. Sommige advocatenkantoren hebben ervaring met de uitwerking van zulke contracten.*

Natuurlijk werken de advocaten op instructie van Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en de begeleidende werkgroep. Hun opdracht bestaat enkel uit de juridische vertaling van onze instructies.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *We zien gewoon dat de uitbesteding van beheerscontracten de norm wordt, terwijl ze toch gebaseerd zijn op het gewestelijk beleid. Daarom pleit ik ervoor om zulke contracten niet uit te*

cadre a été conclu le 4 février 2017 pour une durée d'un an et est tacitement renouvelable pour trois périodes consécutives d'un an, soit pour quatre ans maximum.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le problème, c'est que quand je lis la demande concernant le marché, vous ne vous limitez pas à des aspects purement techniques du dossier. S'il s'agissait d'expertise juridique, nous pourrions vous soutenir, car nous ne sommes pas opposés aux contrats-cadres qui permettent de faire appel à un cabinet de consultation pour aider l'administration.

Dans le cas qui nous occupe, "le présent marché a pour but d'évaluer le fonctionnement des relations entre la Région et la STIB, de définir le contenu du programme du futur contrat de gestion pour la période 2018-2022 et de le rédiger." Je suis consternée ! Ce n'est plus une aide technique, cela va beaucoup trop loin !

M. Pascal Smet, ministre.- Ce ne sont évidemment pas les avocats qui vont écrire le contrat de gestion. Un groupe de travail est constitué pour ce faire. Mais avez-vous déjà vu le contrat de gestion précédent ? Il est beaucoup trop compliqué. Nous avons la volonté de le simplifier pour le rendre lisible. Certains bureaux d'avocats ont de l'expérience dans la réalisation de contrats de gestion au sein des différents niveaux de pouvoir.

Naturellement, ces avocats travaillent sur la base des instructions données par l'administration régionale - Bruxelles Mobilité, mon cabinet et le groupe de travail accompagnant. Nous allons bien entendu demander au cabinet de rédiger en fonction du cadre que nous fixerons. Leur travail est de traduire nos instructions juridiquement. Préalablement, il y aura un débat entre Bruxelles Mobilité, mon bureau et le groupe de travail. C'est de cette façon que cela fonctionne. C'est même la condition pour avoir un bon résultat.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous posons un simple constat : la STIB, Bruxelles Mobilité, parking.brussels ou, en environnement, le plan Natura 2000, partout la sous-traitance des contrats de gestion semble devenir la norme. Or,

besteden.

U zei dat Brussel Mobiliteit in die zin wordt hervormd. Ik hoop dat u de daad bij het woord voegt, want het is wat anders dan wat hier voorligt.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Onlangs verklaarde voormalig directeur-generaal Flausch dat het beheerscontract volledig door de MIVB zelf werd geschreven. Misschien moeten we het dan toch maar eens openlijk bespreken.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat is een praktijk uit het verleden. Voortaan heeft de regering het roer in handen, maar het spreekt voor zich dat we ons laten bijstaan door een advocatenkantoor, omdat het om een erg gespecialiseerd document gaat.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

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

betreffende "het onderhoud en de renovatie van de bruggen en viaducten".

qu'est-ce qu'un contrat de gestion sinon la ligne politique de la Région, définie souvent pour une législature, en matière de mobilité ou d'environnement, si je me base sur les exemples précités. Je plaide donc pour une reprise en main politique de ces dossiers.

Vous annoncez que dans le cadre de la réforme de Bruxelles Mobilité, vous irez en ce sens. J'espère que vous passerez de la parole aux actes, car cela ne correspond pas à ce que nous voyons ici.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a peu, l'ancien directeur général de la STIB, M. Flausch - disposant désormais d'une liberté de parole - a déclaré lors d'un colloque que le contrat de gestion de la STIB était écrit par celle-ci de A à Z. Cela veut dire qu'il serait peut-être temps de discuter ouvertement...

M. Pascal Smet, ministre.- Cette pratique n'a plus cours désormais. Par le passé, la STIB rédigeait le projet et nous avons décidé que, désormais, ce serait le gouvernement qui serait à la barre. Maintenant, nous prenons les choses en main, mais il va de soi que nous nous faisons assister par un bureau d'avocats vu le caractère très spécialisé de ce document.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

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

concernant "l'entretien et la rénovation des ponts et viaducs".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "het beheer en de verouderde toestand van de Brusselse bruggen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de rampzalige en gevaarlijke toestand van de brug boven de Tentoonstellingslaan op de grens tussen Jette en Ganshoren".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heren Vincent de Wolf en Pierre Kompany, worden hun respectievelijke interpellaties geacht te zijn ingetrokken, en wordt de toegevoegde interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven de hoofdinterpellatie.

Minister Pascal Smet zal de interpellatie beantwoorden.

De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Naar aanleiding van een interpellatie in maart 2016 sprak u zich uit over de staat van de Brusselse bruggen. U kondigde toen maatregelen aan op grond van een rapport van Beliris.*

Waaruit bestaan die maatregelen en sinds wanneer worden ze toegepast?

U meldde dat Brussel Mobiliteit in 2015 op uw verzoek een derde van de Brusselse bruggen had onderzocht en dat u daarop besloot een aanbesteding uit te schrijven voor de aanstelling van een extern bureau om alle bruggen te inspecteren en daar een verslag over op te stellen. Op basis daarvan zou u dan een uitgebreid investeringsplan opstellen.

Waarom kon Brussel Mobiliteit niet zelf alle bruggen inspecteren?

Waarom werd er enkel een gedeeltelijke evaluatie uitgevoerd? Welke bruggen heeft het agentschap gecontroleerd en wat is daaruit naar voren gekomen?

INTERPELLATION JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "la gestion et la vétusté des ponts bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "l'état catastrophique et la dangerosité du pont surplombant l'avenue de l'Exposition à la limite entre Jette et Ganshoren".

M. le président.- En l'absence de MM. Vincent De Wolf et Pierre Kompany, excusés, leurs interpellations respectives sont considérées comme retirées, et l'interpellation jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven devient l'interpellation principale.

Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En réponse à une interpellation du 7 mars 2016, vous vous êtes exprimé sur le dossier des ponts bruxellois et de leur vétusté. Vous annonciez notamment que des mesures avaient été prises à la suite d'un rapport de Beliris, rapport qui avait inspiré ladite interpellation.

Quelles sont ces mesures et depuis quand sont-elles appliquées ?

Vous indiquez que Bruxelles Mobilité avait inspecté en 2015 un tiers des ponts bruxellois à votre demande, à la suite de quoi vous aviez décidé de lancer un appel d'offres pour désigner un bureau externe certifié qui procéderait au contrôle de tous les ponts et à la rédaction d'un rapport sur leur état. Une fois en possession dudit rapport, vous entendiez élaborer un plan d'investissement circonstancié.

Pourquoi Bruxelles Mobilité n'était-elle pas en mesure de réaliser une évaluation exhaustive de ces ouvrages ?

Pourquoi l'évaluation n'a-t-elle été que partielle ?

Welk extern bureau werd aangesteld voor de volledige inspectie? Is die ondertussen al voltooid? Kunnen we een overzicht krijgen van de bruggen die in bouwvallige of misschien zelfs gevaarlijke staat verkeren?

Hebt u de grote lijnen van het hoognodige investeringsplan al bepaald? Zo ja, kunt u ze toelichten?

Waarvoor zullen de middelen precies ingezet worden?

Zullen er voortaan jaarlijkse controles uitgevoerd worden? Zo ja, door wie? Zal het personeelsbestand van Brussel Mobiliteit uitgebreid worden?

Hoeveel bruggen vormen op zeer korte termijn een gevaar voor de Brusselaars?

Als u dan toch een extern bureau aanstelde, waarom was het dan nodig om eerst uw administratie en middelen in te zetten voor een gedeeltelijke evaluatie? Welke lessen hebt u uit die evaluatie getrokken?

Op 10 mei laatstleden uitten een aantal bedrijfsleiders uit de bouwsector overigens in de pers hun ongerustheid over de verouderde staat van de Belgische bruggen en het gebrek aan investeringen voor het onderhoud. Volgens hen investeert België twee keer minder dan zijn buurlanden in openbare werken. Ze wijten dat probleem voornamelijk aan een gebrek aan langetermijnvisie van de gewesten.

Op welke manier werkt u samen met het federale Infrabel en met de andere gewesten voor de ontwikkeling van een samenhangende langetermijnvisie op het onderhoud van de bruggen?

Kunt u de taakverdeling tussen het gewest, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de gemeenten toelichten? Hoe verloopt de coördinatie van alle taken betreffende de bruggen op het Brusselse grondgebied?

Waarom wordt er in het activiteitenverslag van Leefmilieu Brussel met geen woord gerept over de fundamentele opdracht van die instantie met betrekking tot de bruggen van Infrabel?

Quelle est la liste des ponts visités par Bruxelles Mobilité et quels ont été les enseignements de ces visites ?

Quel est le bureau externe certifié qui a été choisi pour mener à bien cette mission vitale pour la mobilité et la sécurité des Bruxellois ? A-t-il déjà finalisé son évaluation de l'ensemble des ponts de notre Région ? Un rapport est-il disponible sur leur état de délabrement et, surtout, sur la dangerosité de certains d'entre eux ?

Enfin, avez-vous dessiné les contours du plan d'investissement, qui fait cruellement défaut depuis trop longtemps dans ce dossier ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

À quelles fins seront alloués les budgets ?

Avez-vous désormais décidé d'effectuer des contrôles annuels ? Avec quel personnel ? Un renforcement des effectifs de Bruxelles Mobilité est-il prévu pour lui donner les moyens nécessaires à sa mission, contrairement à ce que nous avons constaté pour l'année 2015.

Combien de ponts constituent un danger imminent pour les Bruxellois ?

En quoi était-il utile, dès lors que vous aviez lancé un appel d'offres pour désigner un bureau externe certifié, de mobiliser votre administration et ses ressources humaines comme matérielles sur une évaluation partielle de l'état des ponts qui a commencé le 1er mars 2016 ?

Quelles leçons avez-vous tirées d'une telle évaluation partielle ?

Par ailleurs, les patrons des entreprises belges de grands travaux ont exprimé leurs craintes dans la presse, le 10 mai dernier, quant à l'état de vétusté des ponts belges et au manque d'investissement relatif à leur entretien. Ils expliquent que, proportionnellement, nous investissons deux fois moins que nos voisins européens, puisque nous nous situons sous la moyenne des 28 pays européens en matière d'investissement public. Ce manque d'investissements affecte tout naturellement la fiche de santé globale de nos ponts belges, dont 70% ont plus de 35 ans. Les patrons des entreprises belges de grands travaux expliquent également que l'une des principales raisons de

Ik wil het ook hebben over de renovatie van de Pierre Marchantbrug, waar de Anderlechtenaren al bijna tien jaar op wachten. In 2016 kreeg u zelfs een vergunning om er een tuibrug van te maken, maar daar werd helaas niets mee gedaan.

Ik herinner mij nog goed de ambitie die bij het begin van de regeerperiode bestond om de kanaalzone om te vormen tot het speerpunt van de stadsontwikkeling. Daarom vind ik het merkwaardig dat die brug nog steeds gesloten is en dat er zelfs niet aan wordt gewerkt.

Dat steekt schril af bij het voor 2016 aangekondigde bedrag van 610.000 euro voor de haalbaarheidsstudie en het opstellen van een bestek. Uiteindelijk zag de regering af van een tuibrug omdat ze die te duur vond en besloot ze een bedrag van 3,6 miljoen euro exclusief BTW uit te trekken voor de werken aan die brug.

In oktober 2016 verklaarde u dat de voorbereidende werken vijftien maanden in beslag zouden nemen en de eigenlijke werken twaalf maanden. Ondertussen is die brug nog steeds gesloten. Dat is niet zonder gevolgen voor de plaatselijke economie.

Hoe ver staat het met de noodzakelijke vergunningen om de werken snel van start te kunnen laten gaan? Hoe zit het met de haalbaarheidsstudie en het bestek voor de werken aan de Marchantbrug?

leurs craintes est le manque de vision à long terme des Régions.

Comment votre collaboration avec Infrabel - et donc avec le pouvoir fédéral - et avec les autres Régions s'opère-t-elle afin de développer une vision cohérente et à plus long terme de l'entretien des ponts ?

Pouvez-vous nous éclairer sur la répartition et la coordination des tâches entre la Région, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et les communes, soit l'ensemble des responsables des voiries sur ponts, par rapport à ces ponts situés sur le territoire bruxellois ?

Pourquoi la mission fondamentale de Bruxelles Environnement relative aux ponts appartenant à Infrabel ne figure-t-elle pas dans le rapport d'activité de Bruxelles Environnement ?

Enfin, cela fera bientôt une petite dizaine d'années que les Anderlechtois entendent parler d'une rénovation, voire d'une reconstruction du pont Pierre Marchant, pour lequel vous avez d'ailleurs obtenu un permis valable en 2016, afin d'en faire un pont à haubans. Ce permis a malheureusement été abandonné depuis lors.

J'entends encore les nombreuses déclarations du début de la législature qui témoignaient de l'ambition de faire de la zone du canal l'épine dorsale du développement urbain. Chacun s'étonnera donc de voir ce pont toujours fermé à la circulation, sans même y constater de signes d'amélioration ni de réfection.

Il devait pourtant faire l'objet de grandes avancées pour 2016 : un budget de 610.000 euros avait été évoqué pour l'étude de faisabilité des travaux et la rédaction du cahier des charges. Le projet de pont à haubans n'avait finalement pas été retenu par le gouvernement, car jugé trop onéreux. C'est un montant de 3,6 millions d'euros hors TVA qui avait finalement été arrêté.

En octobre 2016, vous aviez déclaré que les délais nécessaires préalables au commencement des travaux étaient de quinze mois, auxquels devaient s'ajouter les douze mois de travaux. En attendant, ce pont est toujours fermé et cette fermeture continue d'avoir des conséquences pour le moins désastreuses sur l'économie locale.

Qu'en est-il de l'obtention des permis nécessaires pour le démarrage rapide des travaux ? Où en sont l'étude de faisabilité et la rédaction du cahier des charges pour le cas particulier, mais exemplatif, du pont Marchant ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Tijdens de besprekingen in het kader van de tunnelcommissie is gebleken dat de bruggen in Brussel er waarschijnlijk net zo slecht aan toe zijn als de tunnels. Wat is uw plan van aanpak voor de bruggen? Hoeveel middelen gaan er naar het onderhoud ervan? Welke bruggen moeten worden gerenoveerd? Welke plannen liggen daarvoor op tafel? Welke werken zijn er al in uitvoering?

Welke bruggen moet Infrabel onderhouden? Voert Infrabel die taak goed uit? Hoe verlopen de gesprekken met Infrabel?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Alle kunstwerken worden momenteel geïnspecteerd, met inbegrip van de bruggen. Zodra de inspecties achter de rug zijn, moet er een meerjareninvesteringsprogramma worden opgesteld, zoals eerder voor de tunnels gebeurde. We zullen het inspectierapport ook openbaar maken.

Dit jaar trekken we de volgende bedragen uit:

- meer dan een miljoen voor onderhoud;
- 2,3 miljoen voor voegen, deklagen en waterdichtheid;
- 217.000 euro voor het onderhoud van leuningen en veiligheid.

Volgens het reglement inzake het onderhoud van kunstwerken die de voormalige minister van Openbare Werken opstelde, moeten er om de drie jaar visuele inspecties plaatsvinden. Een nieuwe inspectie van de kunstwerken begon in 2015. Het is

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Lors des débats menés en commission sur les tunnels, il est apparu que les ponts bruxellois sont en aussi piteux état que les tunnels. Que comptez-vous faire à cet égard ? Quel est le montant dédié à leur entretien ? Quels ponts doivent être rénovés ? Quels travaux sont en cours ? Quels sont les projets ?

Quels ponts Infrabel doit-il entretenir et comment se déroulent les discussions avec ce dernier ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Un projet de plan pluriannuel d'investissements pour les ponts est en cours d'élaboration. Un prestataire de services est chargé d'inspecter tous les ouvrages d'art, y compris les ponts. Le projet devrait être finalisé dans les semaines qui viennent.

Dès la fin des inspections, un plan-programme d'investissements doit être réalisé, à l'instar de celui des tunnels.

L'état des ouvrages d'art est évalué à l'aune de six catégories, similaires à celles utilisées par la Région wallonne. La catégorisation de l'état de l'ensemble des ouvrages d'art sera remise en même temps que le plan pluriannuel d'investissements.

Dès que l'examen sera terminé, nous rendrons public le rapport d'inspection.

Pour les travaux de génie civil, les montants liquidés en 2017 sur la base de l'allocation budgétaire dédiée aux travaux d'entretien sont les suivants :

de bedoeling om jaarlijks een derde van de kunstwerken te inspecteren. Ik zal de lijst van de reeds geïnspecteerde bruggen aan het verslag laten toevoegen.

Na de tunnelcrisis heb ik Brussel Mobiliteit opgedragen om de inspectie van de bruggen uit te besteden aan een extern bedrijf.

Op 6 oktober 2016 werd er een openbare aanbesteding uitgeschreven. De tijdelijke vereniging van SECO, SGI Belgium, SGI Ingénierie Luxembourg en Trafiroad sleepte die in de wacht.

In afwachting van de voltooiing van de inspectie worden toestanden die een onmiddellijk risico vormen aan de administratie gemeld, zodat die maatregelen kan nemen.

Er wordt al jaren samengewerkt met Infrabel, zeker als het om gezamenlijk beheerde kunstwerken gaat. De administratie onderhoudt ook contacten met de betrokken gewestelijke en gemeentelijke diensten. We hebben Infrabel gevraagd om al zijn bruggen te inspecteren. Ik zal een lijst met alle bruggen onder gewestelijk beheer, gedeeld beheer en NMBS-beheer aan het verslag laten toevoegen.

Ik heb de Marchantbrug net nog met de burgemeester van Anderlecht besproken. Binnenkort is de analyse van het beton klaar. Op basis daarvan zal een ontwerpstudio bepalen wat er moet gebeuren. Ik heb de administratie nogmaals om een planning voor de renovatie van de brug gevraagd.

- le marché d'entretien des ouvrages d'art, un peu plus d'un million d'euros ;

- le marché des joints, des chapes et de l'étanchéité, 2,3 millions ;

- l'entretien des garde-corps et des règles de sécurité, 217.000 euros.

Selon la réglementation en matière de gestion des ouvrages d'art établie par l'ancien ministère des Travaux publics, la récurrence des inspections visuelles - inspections de type A - est de trois ans. Mais une nouvelle campagne d'inspection des ouvrages d'art a commencé en 2015. Son objectif est de contrôler un tiers d'entre eux par an. Je transmettrai une liste des ponts déjà inspectés à annexer au compte rendu.

Après la crise des tunnels - qui a mobilisé énormément de ressources dédiées à la gestion des ouvrages d'art -, j'ai demandé à Bruxelles Mobilité de sous-traiter avec un bureau externe la mission d'inspection de tous les ponts.

Un appel d'offres a été lancé le 6 octobre 2016, et l'association momentanée entre les entreprises SECO, SGI Belgium, SGI ingénierie Luxembourg et Trafiroad a été notifiée le 20 mars 2017 comme adjudicataire du marché.

Pour le moment, l'inspection du restant de nos ouvrages d'art est en cours et sera conclue par la remise d'un plan pluriannuel d'investissements pour les ponts, qui devrait être prêt dans les semaines à venir.

Dans l'intervalle, toute situation pouvant poser un risque immédiat pour les usagers est rapportée à l'administration qui, évidemment, en tant que gestionnaire des ponts, doit immédiatement prendre les mesures nécessaires à la sécurisation.

Depuis plusieurs années, il existe des contacts avec Infrabel, notamment au sujet des ouvrages cogérés. L'administration maintient également des échanges avec les autres administrations régionales et communales. Mais nous avons demandé à Infrabel d'inspecter et regarder tous leurs ponts. Je vais d'ailleurs vous fournir, en annexe au compte rendu, une liste de tous les ponts gérés par la Région, cogérés avec la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) ou gérés par la SNCB, ainsi que

les viaducs.

Je viens encore d'aborder la question du pont Marchant avec votre bourgmestre, M. Van Goidsenhoven. Les analyses du béton seront bientôt prêtes. Sur cette base, le bureau de design pourra définir les modalités d'action. J'ai par ailleurs réitéré ma demande à l'administration d'un calendrier pour la rénovation de cet ouvrage. Sur la base des analyses de béton, nous pourrons continuer les travaux.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Er wordt dus een project uitgewerkt dat binnen de komende weken zal klaar zijn. Het gaat meer bepaald om een meerjarenplan voor de renovatie van de bruggen. Zal het nog voor de zomervakantie klaar zijn? De situatie zou ondertussen namelijk nog kunnen verergeren, wat de renovatie achteraf moeilijker kan maken. Bovendien kunnen er veiligheidsrisico's ontstaan.*

Dit probleem sleept al lang aan. Naarmate de tijd verstrijkt, verloederen de bruggen en wordt de renovatie steeds duurder. De Marchantbrug, gelegen in een zone die van groot belang is voor de stadsontwikkeling, is daardoor nu al meer dan twee jaar gesloten. U zegt dat u het beton laat analyseren en dat u om een planning hebt gevraagd. Toen ik u enkele maanden geleden vragen stelde over deze kwestie, zei u dat er voor 2019 geen renovatie zou komen. Ik neem aan dat dat nog steeds geldt.

De voorbije jaren hebben u en uw voorganger heel wat loze beloften gedaan. Ik wil concrete vooruitgang en een duidelijke planning zien, zodat we erop kunnen vertrouwen dat u de werken tot een goed einde kunt brengen. Ik begrijp dat het tunneldossier veel energie vergt, maar de bruggen zijn ook belangrijk.

Welke rol spelen Brussel Mobiliteit en het studiebureau waar u naar verwees?

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Pour résumer ce que j'ai entendu, le chantier va se mettre en place. Nous avons donc un projet en cours d'élaboration qui sera prêt dans les semaines qui viennent concernant un plan pluriannuel destiné à la rénovation des ponts. J'imagine que cela se fera très prochainement. Pouvez-vous me préciser ce que signifie "quelques semaines" ? Ce sera avant ou après les congés parlementaires ? En effet, "quelques semaines" deviennent rapidement, vous en conviendrez, de très longs mois dans cette Région bruxelloise.

Le problème n'est pas nouveau. Vous le savez. Le temps passe avec le risque accru de dégradations très importantes qui entraîneront des coûts et des difficultés de rénovation d'autant plus significatifs, mais aussi des risques accrus en termes de sécurité. J'entends bien que maintenant, nous sommes proches de pouvoir disposer d'un plan pluriannuel, encore faut-il passer à l'action par rapport à cet exemple du pont Pierre Marchant.

Cela fait tellement longtemps qu'on parle de sa rénovation avec des vases-hésitations qui ont eu pour conséquence que ce pont a dû être fermé depuis deux ans et demi déjà sur une zone qui semblait devoir devenir l'une des zones leviers du développement urbain de la Région. Vous dites que l'on procède à une analyse de test de béton, etc. que vous avez demandé un calendrier. Il y a un certain nombre de mois, lorsque je vous avais interrogé, vous m'aviez répondu qu'il n'y aurait rien avant 2019. J'imagine que cette perspective n'a pas beaucoup évolué.

Le problème, voyez-vous, M. le ministre, c'est que,

durant ces dernières années et pas seulement avec vous, mais avec votre prédécesseur aussi, nous avons eu tellement d'engagements, tellement de propos encourageants qui ont souvent abouti à pas grand-chose voire à rien du tout. Vous comprenez que ce qui m'importe, c'est d'avoir des avancées concrètes, un calendrier précis pour que nous puissions aussi avoir pleine confiance dans la capacité qui est la vôtre de mener à bien un vaste chantier, sans doute très compliqué, pour ne pas se retrouver dans un accroissement de difficultés dans les années qui viennent. Il est vrai que le dossier des tunnels prend beaucoup d'énergie mais celui des ponts est évidemment extrêmement important aussi.

Ensuite, je ne vois toujours pas clair à propos d'un élément sur lequel je vous avais interrogé. Quel est le rôle particulier de Bruxelles Mobilité au regard de celui qui est confié au bureau d'études auquel vous avez fait allusion ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit blijft de brug beheren. Het is echter wel de bedoeling dat Brussel Mobiliteit en het studiebureau samen een plan opstellen en alle inspecties uitvoeren. Als we zien hoeveel er wordt gewerkt in de tunnels, kunnen we besluiten dat de problemen worden aangepakt.*

Wat de bruggen betreft, is het echt niet mijn bedoeling om me bezig te houden met zinloze inspecties en investeringsprogramma's waar verder niets mee gebeurt. Het investeringsprogramma voor de bruggen zal in versneld tempo worden uitgevoerd, zoals er ook in een snel tempo aan de tunnels wordt gewerkt.

De renovatie van de Hallepoorttunnel is bezig, die van de Reyerstunnel begint deze zomer en de aanbesteding voor de Leopold II-tunnel zal deze zomer worden toegekend, zodat de werkzaamheden volgend jaar kunnen starten. Ondertussen worden er onderhoudswerken uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor de bruggen. Voor de renovaties houden we rekening met de prioriteiten.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est clair que Bruxelles Mobilité reste le gestionnaire, mais il a simplement été demandé que toutes les inspections et la rédaction du plan soient réalisées de concert par Bruxelles Mobilité et le bureau externe. Force est de constater que la situation a été prise en main au vu du nombre élevé de rénovations de tunnels en cours actuellement.

Concernant les ponts, je ne vais pas à m'amuser à faire des inspections et à établir un programme d'investissements pour m'arrêter là. Il va de soi que le programme d'investissements relatif aux ponts sera également exécuté à un rythme accéléré. Pensons aux tunnels Montgomery, Stéphanie, Trône et Arts-Loi (ce projet a néanmoins été retardé, car la police est intervenue plusieurs fois dans le cadre d'événements liés aux attentats). La rénovation du tunnel Porte de Hal est en cours. La rénovation du tunnel Reyers débutera cet été. Le marché pour la rénovation du tunnel Léopold II sera attribué cet été et les travaux pourront commencer l'année prochaine.

Entre-temps, nous effectuons des réparations d'entretien. Il en ira de même pour les ponts. Sur la base du programme, les priorités seront fixées. Sur la base des priorités, les rénovations auront lieu.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Dat is net het probleem. Toen u een aantal jaar geleden minister van Mobiliteit was, bereidde u een duur project voor een tuibrug in Anderlecht voor. Uw opvolger was geen voorstander van dat project. Nu bent u opnieuw minister van Mobiliteit en is er nog steeds geen brug. Uw methode is dus twijfelachtig. Dat getuigt van een gebrek aan visie en daadkracht.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de alsmar dalende
reissnelheid van de trams en bussen van de
MIVB".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De cijfers in de pers over de reissnelheid van de trams en bussen zijn niet erg bemoedigend. Ondanks het Avanti-programma blijft de reissnelheid dalen, wat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer niet ten goede komt.*

Zelfs de reissnelheid van de metro's tijdens de daluren is gedaald van 28,3 km/u in 2010 naar 27,6 km/u in 2015. Daarvoor kan de verzadiging van de lijn nochtans niet als argument worden ingeroepen.

Bij de trams is de situatie ronduit rampzalig. De eigen banen zouden de snelheid moeten verhogen, maar dat komt niet tot uiting in de cijfers. De reissnelheid is zelfs gedaald 's avonds, van

C'est aussi simple que ça.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- C'est là où réside le problème. Vous vous souviendrez du fait que lorsque vous étiez déjà ministre de la Mobilité il y a quelques années, vous aviez pris sur vous de lancer un projet de pont à haubans, assez coûteux. Votre successeur n'avait pas la même opinion que vous. Vous êtes revenu en poste, dix ans plus tard, il n'y a toujours pas de pont et encore moins de pont haubané. On me dit que l'on avance sur un projet alternatif. Vous comprendrez que cette méthode est critiquable. Cela témoigne d'un manque de vision ou de maîtrise. Un ouvrage d'art est aujourd'hui bloqué depuis deux ans et demi !

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la constante diminution de la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les statistiques qui viennent d'être divulguées par un quotidien sur la vitesse commerciale, tant des métros que des trams et des bus, ne sont guère encourageantes. En effet, malgré le programme Avanti, la vitesse commerciale des véhicules de la STIB ne cesse de s'éroder, venant diminuer l'attrait du recours aux transports publics.

Même le métro en heure creuse accumule au fil des années une dégradation de la vitesse commerciale, pour passer de 28,3km/h en 2010 à 27,6km/h en 2015. À ce niveau, l'argument d'un encombrement sur la ligne n'a pas de sens. On peut donc s'interroger sur les facteurs influençant cette détérioration.

18,9 km/u in 2010 naar 17,7 km/u in 2015. Dezelfde evolutie doet zich voor bij de bussen, waar de reissnelheid 's avonds is gedaald van 26,5 km/u in 2010 naar 19,6 km/u in 2015.

Het is onvermijdelijk dat trams en bussen tijdens de spitsuren vast komen te zitten in het verkeer, maar hoe komt het dat de situatie niet beter is buiten de spitsuren?

Hoe verklaart u de dalende reissnelheid van de metro's?

Heeft de aanleg van eigen tram- en busbanen vertraging opgelopen in 2016? Wat waren de struikelblokken? Zal die vertraging worden weggewerkt in 2017?

Waarom gaan de cijfers maar tot 2015? Moeten we vrezen voor bijkomende dalingen van de reissnelheid in 2016?

Pour les trams, on peut franchement parler d'une situation désastreuse, car les sites propres sont incontestablement de nature à améliorer la vitesse. Or, cela ne se reflète aucunement dans les chiffres.

Le phénomène de diminution de la vitesse commerciale se retrouve même en soirée, pour passer de 18,9km/h en 2010 à 17,7km/h en 2015. Comment justifier cette dégradation, alors qu'en général, les embûches sont nettement moins fréquentes en soirée ? On retrouve cette même détérioration de la vitesse commerciale pour les bus en soirée, qui passent de 26,5km/h en 2010, à 19,6km/h en 2015.

Si en heure de pointe, les lignes de tram et de bus sont inévitablement prises dans les embûches de circulation, comment expliquer qu'en dehors des heures de pointe, la situation reste tout autant inquiétante ? Ces chiffres ne peuvent laisser indifférents. En effet, alors que le gouvernement nous annonce des investissements importants, à hauteur de 5,2 milliards d'euros en dix ans, l'attractivité du métro, des trams et des bus ne fait que reculer.

Comment expliquer que le métro, échappant aux embûches du trafic de surface, enregistre une diminution de sa vitesse commerciale au fil des années ? L'aménagement de sites propres pour trams et bus a-t-il connu un retard d'exécution en 2016 ? Dans l'affirmative, quels sont les aménagements qui n'ont pas été réalisés ? Ce retard sera-t-il résorbé en 2017 ?

Pourquoi les informations communiquées se limitent-elles à des chiffres allant jusqu'en 2015 ? Faut-il redouter de nouvelles détériorations de la vitesse commerciale en 2016 ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De vermindering van de reissnelheid van de bussen en trams van de MIVB is inderdaad zorgwekkend.*

Een van de problemen is dat de bestaande eigen banen niet optimaal worden benut. Op sommige

Discussion

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je rejoins les constats posés par M. Van Goidsenhoven. Nous pouvons en effet nous inquiéter de la diminution de la vitesse commerciale des bus et trams de la STIB.

Ajoutons à cela les constats posés précédemment, dont celui de la non-optimisation des sites propres

eigen banen waar de lichten met camera's zijn uitgerust, hebben trams niet altijd absolute voorrang, ook niet aan kruispunten waar geen enkele andere bus- of tramlijn de sporen kruist.

Ik begrijp niet waarom het gewest weigert om bepaalde maatregelen te nemen, zoals het openbaar vervoer voorrang geven aan lichten die van op afstand kunnen worden bestuurd.

Hoe komt het trouwens dat de regering weigert om eigen trambanen aan te leggen in verzagidde verkeersassen, zoals de Charleroissteenweg? Wij hebben het daar al vijftien jaar over.

Hoe kan het gewest blijven werken met gemeenten zoals Brussel-Stad, die weigeren om eigen banen aan te leggen en in het openbaar vervoer te investeren?

Hoe kunnen wij aanvaarden dat bij sommige werken de geit en de kool worden gespaard, zoals in de Buylaan, waar wij miljoenen euro's uitgeven omdat de gemeente niet tevreden is? Wanneer zal het gewest eindelijk begrijpen dat het niets gedaan krijgt zolang het zich de wet laat voorschrijven door de gemeenten in plaats van zelf de wet te bepalen?

Wij moeten dringend nieuwe doelstellingen vastleggen en ophouden met Avantimiddelen te gebruiken om semi-voetgangerszones te creëren om de bussen vooruit te laten gaan. Daar zijn die middelen niet voor bedoeld.

existants. Je le dis régulièrement, sur certains sites propres dont les feux rouges sont équipés de caméras, les trams n'ont toujours pas la priorité absolue, en ce compris à des carrefours où aucune autre ligne de bus ou de tram ne croise les rails. Même à ces carrefours, le tram continue de perdre une ou deux minutes parce que le feu ne devient pas vert quand le tram arrive.

Je ne comprends dès lors pas comment nous en sommes encore à déplorer la diminution de la vitesse commerciale, tout en refusant de prendre des mesures volontaristes comme la priorité absolue aux feux télécommandés pour le transport public partout où c'est possible.

Et comment se fait-il que nous refusions encore des sites propres de tram dans des artères saturées, comme la chaussée de Charleroi ? Cela fait quinze ans que nous en parlons, et nous ne l'avons toujours pas fait.

Comment pouvons-nous continuer à travailler avec des communes, dont la Ville de Bruxelles, qui refusent ou suppriment les sites propres et refusent d'investir dans les transports publics, sous prétexte que le transport de surface est peu esthétique ?

Comment pouvons-nous accepter de faire des aménagements qui ménagent la chèvre et le chou, comme avenue Buyl, où nous dépensons des millions d'euros parce que la commune n'est pas satisfaite ? Quand la Région comprendra-t-elle que, tant qu'elle accepte le dictat des communes sur des voiries régionales et qu'elle n'impose pas sa loi, elle n'arrivera à rien ? La seule chose à faire est d'utiliser enfin notre faculté à imposer le passage des bus et des trams, ce qui n'empêche en rien de tenir compte de l'avis des habitants et des usagers pour que les aménagements soient pertinents et fonctionnels.

Nous devons impérativement nous fixer des objectifs réels et arrêter d'utiliser les budgets Avanti pour créer des semi-piétonniers pour que les bus avancent mieux. Nous sommes en train de détourner les budgets Avanti pour des aménagements qui relèvent d'autre chose. Je ne critique pas les aménagements eux-mêmes, mais s'ils ne relèvent pas stricto sensu de l'optimisation de la vitesse commerciale, je ne comprends pas que nous utilisions ces budgets, si ce n'est pour faire mine d'agir alors que nous n'agissons pas.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De evolutie van de commerciële snelheid van de metro tussen 2010 en 2016 heeft niets te maken met Avanti, maar met de dienstregeling, die werd aangepast in het kader van Ecodrive, een project dat de snelheid begrenst tot 50 km/uur in plaats van 72 km/uur. Doordat er minder brutaal wordt opgetrokken en geremd, verhoogt het comfort voor de reiziger en wordt er minder energie verspild. Dat biedt ook de mogelijkheid om vertragingen weg te werken door tijdelijk tegen de maximumsnelheid te rijden.*

In 2012 en 2013 herberekende de MIVB ook de optimale stoptijd in elk station, wat ook leidde tot een lichte daling van de commerciële snelheid. Nu zijn de dienstregelingen beter afgestemd op de praktische exploitatie van het net.

Avanti gaat verder dan eigen beddingen voor trams en bussen, denk maar aan de beïnvloeding van verkeerslichten, het autovrij houden van de eigen beddingen, de rationalisering enzovoort. Sommige projecten lopen, andere zijn vertraagd of vervangen. Al die plannen kosten echter tijd omdat er overleg nodig is, niet enkel met de MIVB en Brussel Mobiliteit, maar ook de gemeenten, die wel eens van gedachte durven veranderen.

Mijnheer Van Goidsenhoven, u herinnert zich vast nog de plannen voor de trambedding in de Fiennesstraat. De gemeente Anderlecht verzette zich en we moesten op zoek naar een compromis. Nu u voorstander bent geworden van eigen beddingen, neem ik aan dat u een eigen bedding voor de tram in de Wayezstraat in Anderlecht ziet zitten! Als u pleit voor een hogere commerciële snelheid van het openbaar vervoer, mag u niet aarzelen om parkeerplaatsen te schrappen om eigen beddingen aan te leggen.

We moeten ophouden om met twee monden te spreken. Onlangs was er zelfs een schepen die er ten overstaan van de inwoners van zijn gemeente prat op ging dat hij een plan voor meer fietspaden en eigen trambeddingen had kunnen dwarsbomen!

We willen de commerciële snelheid verhogen, maar vanzelfsprekend is dat niet.

Ik geef u twee voorbeelden van gewestelijke

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'évolution de la vitesse commerciale du métro entre 2010 et 2016 n'a pas de rapport avec le programme Avanti, mais avec les horaires, qui ont été recalculés dans le cadre du projet Ecodrive, qui vise à limiter la vitesse à 50km/h au lieu de 72km/h, le maximum technique. Cela offre un meilleur confort de roulage à la clientèle, grâce à des accélérations et freinages moins brutaux, ainsi que des économies d'énergie, tout en permettant à un métro en retard de se recaler sur son horaire si nécessaire en roulant à vitesse maximale.

En 2012 et 2013, la STIB a également recalculé le temps d'arrêt optimal à prévoir à chaque station, temps lié au nombre de personnes à embarquer, et ceci a entraîné une légère baisse de la vitesse commerciale.

Aujourd'hui, les horaires sont plus réalistes par rapport à l'exploitation pratique du réseau.

Le programme Avanti dépasse le cadre des sites propres pour trams et bus, car il vise aussi à améliorer les sites protégés, les équipements des feux, le respect des sites propres, la rationalisation, etc. Le contrat de gestion fixe des objectifs. Des projets sont en cours, d'autres tournent au ralenti et d'autres encore sont remplacés. Cela prend du temps, car un tel programme nécessite une concertation, non seulement avec la STIB et Bruxelles Mobilité, mais aussi avec les communes, qui changent parfois d'opinion.

M. Van Goidsenhoven, rappelez-vous, par exemple, le projet d'aménagement d'un site propre pour le tram rue de Fiennes. La commune d'Anderlecht s'y était opposée et nous avions dû trouver un compromis. Maintenant que vous êtes devenu un adepte des sites propres, je suppose que vous défendrez le site propre pour le tram dans la rue Wayez à Anderlecht ! Si vous plaidez au parlement en faveur d'une meilleure vitesse commerciale des trams et bus, dans vos communes, même sur les voiries régionales, il ne faut pas être réticent à supprimer des places de stationnement pour réaliser des sites propres de transports en commun. Il faut faire preuve de cohérence aux différents niveaux de pouvoir !

Ne tenons pas de double langage et prenons en

initiatieven:

- het herstel van de buslijnen via de Victor en Jules Bertauxlaan in Anderlecht, die opnieuw geasfalteerd werd met gewestelijk Avantigeld;

(Opmerkingen van de heer Van Goidsenhoven)

- de vernieuwing van de sporen in de Wayezstraat.

Het artikel van Le Soir waarnaar u verwijst, haalt alleen de op dat ogenblik beschikbare officiële cijfers aan. Sindsdien heeft de MIVB haar activiteitenverslag 2016 voorgesteld en dat leert ons dat de gemiddelde commerciële snelheid op het MIVB-net nagenoeg stabiel bleef, met 16 km/u voor de tram en 16,1 km/u voor de bus, wat een vooruitgang is ten opzichte van 2015.

De verkeersomstandigheden spelen vanzelfsprekend een belangrijke rol in de evolutie van de commerciële snelheid en we doen er alles aan om die te verbeteren. Er is nog werk aan de winkel, want het gewest is niet alleen bevoegd voor mobiliteit.

considération les réalités propres à chaque commune. On a même vu récemment un échevin se vanter devant les habitants de sa commune d'avoir bloqué le projet d'un ministre qui prévoyait plus de pistes cyclables et de sites propres pour les trams !

Nous souhaitons en effet combler le retard au niveau de la vitesse commerciale, mais ce n'est pas évident. La Région va, notamment, reprendre à la Ville de Bruxelles la gestion des carrefours à feux situés sur son territoire, pour les équiper de systèmes télécommandés en faveur des transports publics et rationaliser les arrêts.

Citons deux exemples des initiatives régionales :

- le rétablissement de lignes de bus par l'avenue Victor et Jules Bertaux à Anderlecht, fortement pénalisées par l'état déplorable de la voirie communale, dont nous avons autorisé le réasphaltage sur l'enveloppe régionale du programme Avanti. Si vous le souhaitez, nous pouvons effectuer ensemble un test de mobilité autour de la place de la Vaillance et de la rue Wayez.

(Remarques de M. Van Goidsenhoven)

- le renouvellement de l'infrastructure ferrée de la rue Wayez, où j'espère que nous pourrons collaborer à un bon projet.

L'article du journal Le Soir auquel vous faites allusion cite seulement les chiffres officiels disponibles au moment de sa publication. Depuis lors, le rapport d'activité 2016 de la STIB a été présenté en mai 2017 et on y constate que la vitesse commerciale moyenne des réseaux de la STIB est restée globalement stable, avec 16km/h pour le tram et 16,1km/h pour le bus, soit une progression par rapport à 2015.

Les conditions de circulation jouent, évidemment, un rôle essentiel dans l'évolution de la vitesse commerciale, et nous mettons tout en œuvre pour les améliorer. Néanmoins, il reste du pain sur la planche, comme la Région n'est pas seule compétente en matière de mobilité.

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

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- Aangezien de gemeenten niet altijd gehoor krijgen, is het interessant dat ze in het parlement een stem krijgen.

Toen er sprake was van een eigen bedding in de Fiennesstraat, vroeg de gemeente Anderlecht waarom de problemen op het Baraplein niet tegelijkertijd werden aangepakt. De enige reactie die daarop kwam, was dat de Fiennesstraat de MIVB aanbelangde en het Baraplein Brussel Mobiliteit!

Problemen moeten globaal worden aangepakt. Soms maken de gemeenten interessante opmerkingen, maar krijgen ze misleidende antwoorden. Ik probeer constructief te zijn, maar dat betekent niet dat ik meningloos ben.

U zei dat sommige projecten zijn vervangen. Wat bedoelt u daar precies mee?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- Dat we een andere oplossing hebben gezocht.

- 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 "het potentieel van de S-treinen".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Om het voorstadsnet in en rond Brussel beter zichtbaar en herkenbaar te maken, lanceerde de NMBS eind 2015 een nieuw logo: een blauwe S op een

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Étant donné que les communes ne sont pas toujours entendues, il est intéressant d'être entendu au sein de ce parlement.

Vous avez fait allusion au dossier de la rue de Fiennes. Comment se fait-il que lorsque les autorités communales se sont étonnées de ce que l'on ne se penche pas parallèlement sur la difficulté et l'entrave de la place Bara, la seule réponse qu'elles ont reçue consistait à dire que la demande pour la rue de Fiennes concernait la STIB et que celle de la place Bara concernait Bruxelles Mobilité !

Pour résoudre les problèmes, il faut avoir une vue globale. Les communes formulent parfois des remarques intéressantes, mais les réponses qu'elles reçoivent sont parfois déroutantes. Bref, cessons cette polémique. J'essaie d'être constructif, ce qui ne signifie pas que je n'ai pas d'avis. Pour en revenir à votre réponse, que j'ai écoute avec beaucoup d'intérêt, j'ai une question particulière de compréhension. Vous avez dit que certains projets sont ralents ou remplacés. Qu'entendez-vous par "remplacés" ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Remplacés par d'autres opportunités.

- 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 "le potentiel des lignes de train S".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- Le réseau suburbain de trains S regroupe douze lignes desservant 143 gares, dont 34 en Région bruxelloise. Les jours de semaine, environ 700

geeloranje achtergrond. Het S-netwerk bestaat uit twaalf lijnen, aangeduid met de letter S en een nummer. In het totaal worden 143 stations bediend, waarvan 34 in het Brussels Gewest. Op een weekdag rijden er ongeveer zeventienhonderd S-treinen door ons gewest. De frequentie van de verschillende lijnen varieert. Op sommige lijnen rijden de treinen om het half uur, op andere enkel tijdens de spits.

De S-lijnen zijn echter verre van een succes. Op de meeste plaatsen rijden er nog veel te weinig treinen en maken te weinig reizigers er gebruik van. Dat heeft tot gevolg dat de treinen buiten de spitsuren grotendeels leeg rondrijden.

De S-lijnen zouden nochtans een grote rol kunnen spelen in de Brussels mobiliteit: niet alleen voor pendelaars naar Brussel, maar ook voor de Brusselse reizigers. Zeker voor bewoners van gemeenten of deelgemeenten zonder metro is dat het geval. Dankzij de treinhaltes in Ukkel, Elsene, Evere, Vorst, Watermaal-Bosvoorde, Haren, Jette en Sint-Agatha-Berchem zijn er snelle en comfortabele treinverbindingen met de drie grote stations en/of met Luxemburg en Schuman, waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen op de metro. Met de trein is het nog geen twintig minuten van het zuiden van Ukkel naar de Europese wijk of vijftien minuten van Evere naar Mouterij in Elsene. Met de bus duren die trajecten meer dan dubbel zo lang.

De stations Bordet en Boondaal hebben een mooi aanbod, maar in de andere stations is dat meestal ondermaats. In het station Vorst-Oost stopt bijvoorbeeld maar één trein per uur. Ook op de rechtstreekse verbinding tussen Jette en Schuman rijdt maar één trein per uur.

Voor Simonis en het Weststation geldt bovendien dat de bestemmingen beperkt zijn en dat je er de veel frequentere metro kan nemen.

Een mogelijke reden voor het geringe gebruik van de S-lijnen is dat veel Brusselaars niet op de hoogte zijn van de MTB-abonnementenformule. Ook is een aantal kleinere stations vandaag niet erg zichtbaar. Ze zijn soms verscholen in het groen, onder bruggen of achter muren, en de signalisatie laat vaak te wensen over. Bovendien is in sommige stations het wachtcomfort ondermaats. Er zijn nauwelijks banken, wachthuisjes en elektronische

trains S circulent dans notre Région, avec une fréquence qui varie selon les lignes.

Mais les trains S sont loin d'être une réussite. Le nombre de trains est encore insuffisant dans la plupart des gares et trop peu de voyageurs les empruntent. En dehors des heures de pointe, ils sont généralement vides.

Les trains S pourraient pourtant jouer un rôle important dans la mobilité régionale, notamment pour les Bruxellois résidant dans des quartiers dépourvus de station de métro. En effet, ces trains prennent deux fois moins de temps que les bus pour rejoindre le quartier européen depuis le sud d'Uccle ou Germoir depuis Evere.

Si les gares de Bordet et de Boondaal ont une belle offre, on ne peut en dire autant, par exemple, de Forest-Est, où un seul train s'arrête par heure.

La faible utilisation des trains S par les Bruxellois s'explique sans doute par leur méconnaissance des abonnements "MTB". Par ailleurs, plusieurs petites gares ne sont pas bien visibles et la signalisation laisse souvent à désirer. Certaines gares sont pratiquement dépourvues de bancs, d'abris ou de panneaux d'affichage électroniques. En outre, les correspondances entre les trains et la STIB ne sont pas ou mal signalées.

Comment évaluez-vous l'offre de trains S et son utilisation pour les déplacements interrégionaux et intrarégionaux ?

De quelle manière la SNCB a-t-elle tenu compte des préoccupations bruxelloises que vous lui avez soumises l'année dernière, notamment concernant la fréquence des trains ?

Pourquoi la fréquentation des trains S est-elle insuffisante ? Tout ne dépend pas du niveau fédéral ; la Région a certaines cartes en main.

De quelle manière pouvez-vous inciter les Bruxellois à utiliser plus souvent les trains à Bruxelles ?

Comment évaluez-vous la visibilité des petites gares ? Comment la Région peut-elle contribuer à l'améliorer ?

La STIB tient-elle compte du nombre de voyageurs

informatieborden. Voorts zijn de overstapmogelijkheden tussen trein en MIVB vaak niet of slecht aangeduid.

Ik denk dat iedereen het erover eens is dat het aanbod van het S-net zowel kwalitatief als kwantitatief moet overtuigen. Het S-net moet goed zichtbaar zijn en zowel pendelaars als Brusselaars moeten op de hoogte zijn van het aanbod.

Wat is de bijdrage van de S-lijnen aan de Brusselse mobiliteit? Hoe evalueert u het aanbod en het gebruik ervan voor inter- en intragewestelijke verplaatsingen?

Vorig jaar hebt u de Brusselse bezorgdheden voorgelegd aan de NMBS. Op welke manier is daaraan tegemoetgekomen, onder meer wat de frequentie van de treinen betreft?

Wat zijn volgens u de redenen dat de S-lijnen onvoldoende worden gebruikt? Veel aspecten hangen af van het federale beleidsniveau, maar het gewest heeft ook bepaalde elementen in handen.

Op welke manier kunt u de Brusselaars aansporen om vaker het spoor binnen Brussel te gebruiken?

Hoe evalueert u de zichtbaarheid van de kleinere treinstations? Hoe kan het gewest daaraan bijdragen?

Houdt de MIVB rekening met het aantal reizigers dat de S-haltes gebruikt om het aanbod te verfijnen?

Op welke manier gebruikt de MIVB het S-logo in haar communicatie met de reizigers? Is er een eenheid van communicatie tussen de MIVB en de NMBS?

Hoe evalueert u het MTB-abonnement? Hoeveel Brusselaars hebben een MTB-abonnement en hoeveel Brusselaars hebben enkel een abonnement voor de MIVB? Hoe kunt u het gebruik van het MTB-abonnement stimuleren?

Hoe staat het met de veelbesproken en langverwachte tariefintegratie tussen de MIVB en de NMBS?

In juli vorig jaar had u het over een studie, die u besteld had. Hebt u de resultaten daarvan

utilisant les trains S pour affiner son offre ?

De quelle manière la STIB utilise-t-elle le logo du réseau S dans sa communication aux voyageurs ? Y a-t-il une unité de communication entre la STIB et la SNCB ?

Comment évaluez-vous l'abonnement MTB ? Quel est le nombre de Bruxellois utilisant un abonnement MTB par rapport à celui ayant uniquement un abonnement STIB ? Comment pouvez-vous encourager l'usage de l'abonnement MTB ?

Qu'en est-il de l'intégration tarifaire tant attendue entre la STIB et la SNCB ?

Avez-vous reçu les résultats de l'étude que vous avez commandée en juillet de l'année passée ?

Cette matière relève notamment de la compétence du gouvernement fédéral mais j'estime que le gouvernement régional dispose d'éléments permettant de rendre les trains S plus rentables.

ondertussen al ontvangen?

De materie valt voor een deel onder de bevoegdheid van de federale regering, maar ik ben van mening dat de Brusselse regering toch een aantal elementen in handen heeft waarmee ze de S-lijen in het gewest rendabler kan maken.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb soms de indruk dat de S-lijen en het MIVB-aanbod los van elkaar functioneren en dat er nauwelijks sprake is van enige integratie. Neem nu de realtimegegevens over de treinen. Die zijn nog niet beschikbaar. Wie een app als Citymapper gebruikt, ziet alleen de schematijd, maar niet het uur waarop een bepaalde trein daadwerkelijk aankomt en vertrekt.

Ik heb die vraag gesteld toen de NMBS haar S-plannen in Brussel uit de doeken kwam doen. Er werd me verzekerd dat eraan wordt gewerkt. Wordt deze kwestie aangekaart tijdens de gesprekken met de NMBS? Het zou immers bijzonder interessant zijn mocht alle realtime-informatie over spoor, bus, tram én metro in de apps kunnen worden opgenomen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het aanbod van de S-lijen is inderdaad belangrijk. het is een goede zaak dat we het voorstadsnet niet langer het gewestelijk expresnet (GEN) noemen. Ik heb van bij mijn aantreden als minister altijd getracht om een constructieve dialoog te voeren met de NMBS. Daarbij heb ik er steeds voor gepleit om de naam GEN te vervangen door een andere benaming. Het voorstadsnet heeft uiteindelijk de naam "S" gekregen, naar het voorbeeld van Berlijn, waar er een U-Bahn en een S-Bahn bestaan. Brussel heeft nu dus zijn eigen M-baan en S-baan.

Uiteraard zijn er nog wat struikelblokken. Er wordt terecht opgemerkt dat veel Brusselaars en pendelaars nog steeds niet op de hoogte zijn van het bestaan van bepaalde verbindingen. Samen met

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *J'ai parfois l'impression que l'offre du réseau S et de la STIB fonctionnent séparément l'une de l'autre et qu'il n'est presque pas question d'intégration.*

Les données en temps réel des trains ne sont pas encore disponibles, ce qui est handicapant pour l'utilisateur d'apps comme Citymapper. Lorsque la SNCB avait expliqué ses plans pour le réseau S à Bruxelles, il m'avait été assuré que l'on y travaillerait. Cette question a-t-elle été abordée lors des discussions avec la SNCB ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *C'est une bonne chose que le réseau suburbain s'appelle désormais réseau S, comme à Berlin, et plus Réseau express régional (RER).*

Ce réseau S rencontre en effet encore des écueils. Les trains de ces lignes ne doivent pas seulement circuler plus fréquemment, il faut aussi que les citoyens soient au courant de l'offre existante. Je cherche une solution à ce problème, en collaboration avec le ministre fédéral de la Mobilité et la SNCB.

Le réseau S ne s'adresse pas seulement aux navetteurs, mais aussi aux Bruxellois qui peuvent l'emprunter pour des déplacements intrarégionaux. Une bonne information est donc nécessaire. Par

de federale minister van Mobiliteit en de NMBS zoek ik daarvoor een oplossing. De treinen op die lijnen moeten niet alleen vaker rijden, de burger moet natuurlijk ook van het bestaande aanbod op de hoogte zijn.

Met dat S-aanbod richt de NMBS zich niet alleen op pendelaars, maar ook op de Brusselaars, die het net kunnen gebruiken voor verplaatsingen binnen het gewest. Daarom moeten ze er eerst voldoende, correcte informatie over krijgen. Stel dat je bijvoorbeeld in Brussel-Noord staat en naar Brussel-Zuid moet, maar je niet weet welke trein je daarvoor moet nemen. Dan is een bord met een overzicht van alle treinen die dat traject afleggen, inclusief de vermelding van het spoor waarop ze vertrekken, zeer handig. De NMBS wil dat nu aanpakken.

Ik legde hetzelfde probleem overigens aan de MIVB voor, want in metrostation Rogier word je met een gelijkaardige situatie geconfronteerd.

Als je daar staat en je wilt naar het station Brussel-Noord, kan je kiezen tussen twee verschillende verdiepingen met trams die op verschillende tijdstippen vertrekken. Dan is het wel handig te weten naar welk spoor je moet gaan om de eerstvolgende tram te nemen. Tot nu toe was het niet zo eenvoudig om dat te weten te komen, maar de MIVB heeft nu bijna een oplossing voor dat probleem.

De spoorwegen hebben bevestigd dat ze ook maatregelen nemen en in de stations aankondigingsborden zullen plaatsen met informatie over Brusselse voorstadstreinen. Zo hebben passagiers een beter zicht op het netwerk.

Het aanbod van S-lijnen is een stap in de goede richting, maar de frequentie moet toenemen. Daar hebben we natuurlijk sterk op aangedrongen bij de NMBS. Er zit echter schot in de zaak. Zo is het aanbod in het weekend verbeterd sinds december 2016 en bestaat er een nieuw transportplan 2017, waarvoor we duidelijk overleg gepleegd hebben, ook al werden niet al onze eisen ingewilligd. We vroegen immers een minimumaanbod van vier treinen per uur tijdens de spits en twee per uur daarbuiten. Vergeet echter niet dat de NMBS door de federale besparingsoperatie te weinig middelen heeft. Ik kan echter al stellen dat het transportplan 2017 wel degelijk een verbetering inhoudt. Ook al

exemple, il serait utile qu'à la gare de Bruxelles Midi, par exemple, un tableau indique les trains qui permettent de se rendre à la gare de Bruxelles Nord.

La STIB a résolu un problème presque similaire à Rogier. Les chemins de fer ont confirmé qu'ils prendraient également des mesures et placerait des panneaux d'affichage comportant des informations sur les trains suburbains bruxellois dans les gares. Cela donnera un meilleur aperçu du réseau aux passagers.

L'offre S est une avancée, mais comme nous l'avons instantanément exprimé à la SNCB, la fréquence doit augmenter. L'offre du week-end a été améliorée depuis décembre 2016 et le nouveau Plan de transports 2017 comporte des avancées. Ceci dit, nos exigences - offre minimum de deux trains par heure et de quatre trains aux heures de pointe notamment - n'ont pas toutes été acceptées. N'oubliez pas qu'en raison du plan d'économie du gouvernement fédéral, la SNCB dispose de trop peu de moyens.

Le peu de succès du réseau S s'explique d'abord par son manque de notoriété, ensuite par le fait qu'il reste beaucoup à faire pour parvenir à une intégration tarifaire, et enfin par le fait que les arrêts sont peu attrayants et souvent méconnus. C'est pourquoi, nous collaborons étroitement avec les chemins de fer à la réalisation d'une campagne de communication concernant l'offre S et ses correspondances avec le réseau de la STIB. Nous avons déjà distribué ensemble des dépliants et des brochures reprenant à la fois le réseau des métros et le réseau S.

Nous avons aussi convenu avec la SNCB que des bornes d'information seraient disposées aux environs des arrêts S. Cela les rendra plus visibles. Il est clair que les logos S et M doivent être beaucoup plus utilisés et qu'il faut davantage de collaboration sur le plan de la communication, de l'information et de l'intégration des tarifs et des tickets.

L'étude mentionnée, réalisée par les quatre sociétés de transports publics, a trait à "l'élasticité". Elle est presque achevée. Lors de la dernière conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications, il a été convenu d'avancer. Le

vinden we het onvoldoende, het is lang geleden dat er significante verbetering kwam in de ontwikkeling van het S-netwerk.

De eerste reden voor het geringe succes van het netwerk is de gebrekkige bekendheid. Ten tweede moeten er nog heel wat stappen gezet worden om de integratie van de tarieven tot stand te brengen. De derde reden is dat de treinhaltes niet interessant, onaantrekkelijk en vaak onbekend zijn. Met uitzondering van mensen die hun buurt echt goed kennen, weet niemand waar die S-haltes liggen. Daarom werken we nauw samen met de spoorwegen aan de communicatiecampagne die gericht zal zijn op het S-aanbod en op de overstapmogelijkheden naar het MIVB-net. Zo hebben we al samen folders en brochures verspreid waarin zowel het metronet als het S-netwerk aan bod kwamen.

We hebben ook met de NMBS afgesproken dat er in een eerste fase informatiepalen worden geplaatst in de omgeving van de S-haltes. Op die manier moeten de haltes beter zichtbaar worden. Het is duidelijk dat het S-logo en het M-logo veel meer gebruikt moeten worden en dat er veel meer samengewerkt moet worden op het vlak van communicatie, informatie en ticket- en tariefintegratie.

De genoemde studie wordt uitgevoerd door de vier maatschappijen van openbaar vervoer, met inbegrip van De Lijn en de TEC en houdt verband met een zogenoemd 'elasticiteitsmodel'. Ze is bijna afgerond. Op de laatste interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie werd duidelijk afgesproken dat er schot in de zaak moet komen. Er is een duidelijke politieke wil om tot een tarief- en ticketintegratie te komen. De nieuwe ticketsystemen moeten versneld worden ingevoerd en ook intermodaal zijn. De werkgroepen voor intermodaliteit en die voor tariefintegratie hebben de opdracht gekregen van de vier ministers van Mobiliteit om een tandje bij te zetten.

Kortom, het gaat vooruit, maar naar mijn gevoel vorderen we nog te traag. In vergelijking met vroeger wordt er nu veel beter samengewerkt, maar er is nog veel werk aan de winkel.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

nouveau système de tickets doit être introduit rapidement et être intermodal. Les groupes de travail sur l'intermodalité et l'intégration tarifaire ont été chargés par les quatre ministres compétents d'accélérer le processus d'intégration des tarifs et des tickets.

En bref, cela avance, mais encore trop lentement. La collaboration s'améliore, mais il y a encore beaucoup à faire.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- U hebt de vinger op de wonde gelegd: veel Brusselaars zijn niet op de hoogte van het bestaan van de S-lijen, die dus ook veel te weinig gebruikt worden. Bijgevolg staat de NMBS weigerachtig tegenover een toename van het aantal treinen per uur. Dat is een nefaste vicieuze cirkel, terwijl er toch een enorm potentieel is.

U werpt op dat er een verbetering is, maar de frequentie staat nog niet op punt. Het is een feit dat een aantal stations niet goed zichtbaar en onaantrekkelijk is en ik hoop dat het gewest daar samen met de NMBS wat aan kan doen. De Brusselaars hebben er nood aan.

U had het ook over de tarief- en ticketintegratie. Ik was behoorlijk verrast toen ik onlangs een uitspraak van minister Bellot las. Hij wees erop dat de vier vervoersmaatschappijen NMBS, MIVB, TEC en De Lijn sinds 2012 geen overleg meer hebben gepleegd om hun aanbod beter op elkaar af te stemmen en werk te maken van een harmonisering van hun tarieven.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt, maar dat gaat hoofdzakelijk over De Lijn en TEC. De MIVB rijdt met een hoge frequentie, waardoor er niet veel afgestemd hoeft te worden.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ooit zullen de vier partijen met elkaar moeten overleggen. Misschien kunnen wij ook iets doen om het S-net veel bekender te maken en omwille van de klantvriendelijkheid de metro en de trein beter op elkaar af te stemmen, want er leeft in de geesten van beleidsmakers nog al te zeer een onderscheid tussen de beide vervoersmodi.

- *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,

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Beaucoup de Bruxellois ignorent que les lignes S existent, et elles sont donc beaucoup trop peu utilisées. En conséquence, la SNCB est réticente à augmenter le nombre de trains par heure. C'est un cercle vicieux.

Vous dites qu'il y a une amélioration, mais la fréquence n'est pas encore au point. J'espère que la Région pourra améliorer la visibilité et l'attractivité des gares en collaboration avec la SNCB. Les Bruxellois en ont besoin.

En ce qui concerne l'intégration tarifaire et du système de ticket, j'ai été surpris d'apprendre que les quatre sociétés de transports publics - la SNCB, la STIB, les TEC et De Lijn - ne s'étaient plus concertées depuis 2012 pour accorder leur offre et harmoniser leurs tarifs

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- C'est exact, mais cela concerne principalement De Lijn et les TEC. La STIB circule avec de hautes fréquences, ce qui ne demande pas beaucoup de mise en concordance.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Les quatre sociétés devront se concerter un jour. Nous pouvons peut-être agir pour faire mieux connaître le réseau S et harmoniser l'offre des trains et des métros, encore trop distincts dans l'esprit des décideurs.

- *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,

betreffende "de evaluatie van het model van free floating".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Vorig jaar werd het in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogelijk om deelwagens aan te bieden via een model van free floating. Het systeem werkt als volgt: je zoekt met behulp van een app een deelwagen in de buurt en laat de auto achter op een plaats naar keuze. De auto moet beschikken over een parkeerkaart die dat mogelijk maakt. Daarom verplicht het gewest de operatoren om partnerships te sluiten met publieke of private parkings. De auto's krijgen een ecoscore en moeten, helemaal terecht, voldoen aan strenge milieueisen. Na de lansering van het freefloatingmodel voor auto's, ging in de lente van dit jaar Scooty van start, een freefloatingmodel voor elektrische scooters.

Volgens Autodelen.net maken zo'n 25.000 Brusselaars gebruik van een van de autodeelsystemen in het Brussels Gewest. Enkele voorbeelden van deelsystemen zijn Cambio, de oudste speler, die niet volgens een model van freefloating werkt, DriveNow, Zipcar en Zen Car.

Een succesvol systeem van free floating kan het aantal wagens in Brussel sterk laten dalen en ik denk dat iedereen in de commissie daarnaar streeft. Een globaal en degelijk uitgewerkt mobiliteits- en parkeerbeleid is uiteraard noodzakelijk. Het moet bovendien goed worden geëvalueerd. Vorig jaar in juni discussieerden we in de commissie over het freefloatingmodel. Toen zei u dat u uw kabinet, samen met de gemeenten, binnen een jaar een eerste balans zou opmaken.

Daartoe moeten de autodeelbedrijven jaarlijks statistieken over onder andere hun exploitatie, de afgelegde trajecten, de gebruiksduur per dag en de afstanden aan Brussel Mobiliteit en parking.brussels moeten bezorgen.

Brussel Mobiliteit beschikt bovendien over de mogelijkheid om de erkenning te schorsen als het bedrijf niet voldoet aan de voorwaarden voor de erkenning en de follow-up die in het besluit werden opgenomen.

Cruciaal in het freefloatingsysteem is natuurlijk de

concernant "l'évaluation du modèle de carsharing en libre service intégral (free floating)".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Depuis l'an dernier, il est possible de proposer des voitures partagées en libre-service intégral en Région bruxelloise. Une application permet de rechercher une voiture partagée dans le quartier pour la restituer ensuite à un endroit de son choix. Pour ce faire, la Région oblige les opérateurs à conclure des partenariats avec des parkings publics ou privés. Les voitures reçoivent un écoscore et doivent obéir à des normes environnementales strictes.

D'après le site Autodelen.be, quelques 25.000 Bruxellois utilisent le système d'autopartage en Région bruxelloise.

Le succès de ce système pourrait contribuer à l'objectif de diminution du nombre de voitures à Bruxelles. Lorsque nous avons discuté du modèle de free floating en juin de l'année dernière en commission, vous aviez dit que votre cabinet et les communes dresseraient un premier bilan après un an de fonctionnement.

À cette fin, les entreprises d'autopartage doivent fournir à Bruxelles Mobilité et parking.brussels des statistiques annuelles sur leur exploitation, les trajets, la durée d'utilisation quotidienne et les distances parcourues.

En cas de non-respect des conditions d'agrément et de suivi reprises dans l'arrêté d'exécution, Bruxelles Mobilité est autorisée à suspendre l'agrément d'une entreprise.

Un élément crucial du free floating est la complémentarité de celui-ci avec les transports en commun. Elle est évidente pour Cambio, grâce à des réductions d'abonnements de la STIB et à la prime Bruxell'Air. À ce propos, vous déclariez l'an dernier que l'extension de la prime Bruxell'Air n'était pas envisagée. "Les opérateurs du système sont tenus, dans l'année qui suit l'octroi de leur agrément, de développer une offre combinée avec celle de la STIB. Dès que le système d'autopartage en free floating aura débuté, nous pourrons encourager la mutualisation des différentes

wisselwerking met het openbaar vervoer. De complementariteit van Cambio met het openbaar vervoer spreekt voor zich. Het bedrijf werkt immers met kortingformules voor jaarabonnees van de MIVB. Daarnaast bestaat ook de Brussel'Air premie. Minister Smet zei daarover vorig jaar het volgende: 'Op dit ogenblik zijn er geen plannen om de Brussel'Air premie uit te breiden naar het systeem van autodelen volgens het freefloatingssysteem. De operatoren van dat systeem zijn verplicht om binnen een jaar na hun erkenning een gecombineerd aanbod van autodelen en openbaar vervoer van de MIVB te ontwikkelen. Het is de bedoeling dat de gebruikers zowel gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer als van de autodeeldiensten. Zodra autodelen volgens het freefloatingssysteem van start gaat, kan ook het onderling gebruik tussen de verschillende vormen van autodelen worden gestimuleerd. De MIVB is daar overigens al actief mee bezig.' U had het ook nog over de toekomst van de Brussel'Air premie enzovoort.

Hoe evalueert u het freefloatingssysteem in Brussel een jaar na de invoering?

Hebben de autodeeloperatoren hun jaarlijkse verslag al aan u bezorgd? Wat zijn de gemiddelde afstanden en duurtijden van de trajecten? Waar worden freefloatingwagens het meest gebruikt?

Wat is het effect van het freefloatingssysteem op het autoverkeer in Brussel? Neemt dat autoverkeer af?

Wat is het effect op het openbaar vervoer? We willen immers vermijden dat gebruikers van het openbaar vervoer overstappen op het freefloatingmodel en dat het aantal privéwagens op hetzelfde niveau blijft.

Vond er al een evaluatie plaats? Zo nee, wanneer verwacht u dat ze wordt uitgevoerd?

Hoeveel auto's zijn er momenteel beschikbaar in Brussel via het freefloatingssysteem? Wordt dat aanbod groter? Hoeveel scooters zijn er? Breidt ook dat aanbod uit?

Hoeveel leden hebben de Brusselse freefloatingoperatoren?

Hoeveel aanvragen voor parkeervergunningen kreeg Brussel Mobiliteit van

formules d'autopartage. La STIB s'y emploie d'ailleurs déjà", expliquez-vous

Comment évaluez-vous le système de free floating à Bruxelles, un an après son instauration ?

Les opérateurs ont-ils transmis leur rapport annuel d'activités ? Quelles sont les distances et les durées moyennes des trajets ? Où les véhicules de free floating sont-ils le plus utilisés ?

Ce système a-t-il entraîné une diminution du trafic à Bruxelles ?

Qu'en est-il de l'intermodalité avec les transports en commun ?

Une évaluation a-t-elle déjà eu lieu ? Sinon, quand sera-ce le cas ?

Combien de véhicules partagés sont-ils actuellement disponibles en libre-service intégral ? Cette offre sera-t-elle étoffée ? Qu'en est-il des scooters ?

Combien d'utilisateurs les opérateurs bruxellois de free floating comptent-ils ?

Combien de demandes d'autorisations de stationnement Bruxelles Mobilité a-t-elle reçu d'opérateurs de free floating ? Combien d'autorisations ont-elles été délivrées ?

Un élargissement éventuel du système aux Régions flamande et wallonne est-il envisagé ?

Les opérateurs de free floating remplissent-ils l'obligation de développer une offre combinée avec la STIB un an après leur agrément ?

De quelle manière la STIB s'emploie-t-elle à encourager la mutualisation des différentes formules d'autopartage ?

La prime Bruxell'Air sera-t-elle élargie au système de free floating ?

Avez-vous pris une décision concernant le maintien de la prime ?

freefloatingoperatoren? Hoeveel werden er uitgereikt?

Overlegt u met het Vlaams en het Waals Gewest over een eventuele uitbreiding van het systeem naar de andere gewesten? Daar zou iedereen baat bij hebben.

De freefloatingoperatoren zijn verplicht om binnen het jaar na hun erkennung een gecombineerd aanbod van autodelen en openbaar vervoer van de MIVB te ontwikkelen. Dat mogen we gerust goed beleid noemen. Op welke manier voldoen zij aan die verplichting?

Voorts stelde u dat zodra het freefloatingsysteem van start gaat, ook het gecombineerde gebruik van de verschillende vormen van autodelen moet worden aangemoedigd. Volgens u is de MIVB daar al actief mee bezig. Wat bedoelt u daar precies mee? Op welke manier werken de operatoren voor autodelen en de MIVB samen?

Ten slotte zou u bestuderen of u de Brussel'Air premie kunt uitbreiden, zodat die beschikbaar wordt voor het freefloatingsysteem. Dat zou een logische stap zijn. Hebt u de premie inmiddels verhoogd? Welke conclusies kunt u daaruit trekken?

Nam u al een beslissing over het voortbestaan van de premie? Als u beslistte om ze af te schaffen, kunt u dan uitleg geven over die ingreep?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Het freefloatingsysteem bestaat nu bijna een jaar in Brussel en kent een groeiend succes. Dat vind ik een goede zaak want de individuele wagen heeft steeds meer afgedaan in steden als Brussel en de roep om een gezond leefmilieu klinkt steeds luider. Ik weet dat u er ook zo over denkt.*

De auto als vervoermiddel zal echter niet meteen verdwijnen, want die blijft nuttig in vele omstandigheden. Daarom moeten we vooral inzetten op de ontwikkeling van multimodaal vervoer en dat kan door de overgang tussen

Discussion

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- M. le ministre, cela fera bientôt un an que des services de voitures partagées en free floating sont apparus sur notre territoire avec un succès qui se confirme jour après jour. Comme vous le savez, je suis un fervent défenseur de ce système, tant je suis convaincu que la voiture unipersonnelle constitue aujourd'hui une impasse en matière de mobilité dans des villes comme Bruxelles qui se densifient et dans lesquelles les citoyens aspirent à un cadre de vie et à un environnement d'une meilleure qualité. Je sais que vous partagez cette vision.

verschillende vervoermiddelen zo flexibel mogelijk te maken. Zo zal het bezit van een eigen wagen steeds minder interessant worden.

In die zin is het freefloatingssysteem een van de vele alternatieven voor een eigen wagen. Daarom heeft de regering de commerciële ontwikkeling van dergelijke diensten ondersteund met voordelige parkeermogelijkheden. Zo bedragen de parkeerkosten van een freefloatingwagen 25 euro per jaar.

Hoeveel freefloatingbedrijven hebben een akkoord gesloten met het Brussels Gewest? Om hoeveel voertuigen gaat het? Hoeveel gemeenten worden er per bedrijf bediend?

Zijn er bedrijven die zich ertoe verbonden hebben hun wagenpark uit te breiden of te vergroenen, bijvoorbeeld met elektrische of hybridewagens?

Door een juridisch geschil kon Car2go zich niet vestigen. Is dat ondertussen veranderd?

Waaruit bestaat het huidige aanbod van Ubiquo precies?

Overweegt u momenteel nog overeenkomsten met andere bedrijven?

Net zoals dat voor Cambio bestaat, zou er ook een gecombineerd aanbod komen voor freefloating en openbaar vervoer. Hoeven staat dat aanbod? Naar welke formules gaat de voorkeur uit? Wanneer zal dat aanbod voorgesteld worden aan het Brusselse publiek? Hoe vergaat het het gecombineerde aanbod van Cambio en de MIVB? Ondervindt het concurrentie van de freefloatingbedrijven? De tarieven zijn niet dezelfde en ik denk dat beide formules nuttig blijven.

Is de MIVB van plan om haar strategie te heroriënteren ten gunste van het freefloatingssysteem?

Het vierde lid van artikel 19/2 van het regeringsbesluit bepaalt: "binnen het jaar dat volgt op de toekenning van de erkennung moet elk motorvoertuig dat ter beschikking wordt gesteld door een operator voorzien zijn van een abonnement dat de mogelijkheid geeft ongelimiteerd in de tijd te parkeren in minstens tien publiek of privaat uitgebate parkings,

La voiture en tant que mode de locomotion ne disparaîtra pas à court ou à moyen terme car elle est encore utile pour beaucoup de citoyens. Je pense cependant que le développement des pratiques de déplacement multimodales est indispensable. Elles rendront la possession d'un véhicule privé de plus en plus dérisoire. Ainsi, si de plus en plus d'habitants et d'usagers de la ville réalisent les atouts du transport en commun ou des modes de déplacement alternatifs, la promotion de bonnes pratiques de déplacement nécessite notamment que l'on favorise la plus grande flexibilité dans le passage d'un mode de transport à un autre.

C'est à ce titre que le partage de voitures en free floating constitue un maillon des multiples solutions alternatives aux déplacements exclusifs en voiture unipersonnelle. C'est procédant de cette même logique que le gouvernement a rendu possible le déploiement commercial de ce type de service, en le soutenant par un régime particulièrement avantageux en matière de stationnement. Le prix est de 25 euros par an et pour un véhicule qui fonctionne sous le système de free floating.

Depuis mon interpellation du 24 octobre dernier sur cette question, je souhaiterais une mise à jour de diverses données que vous m'aviez communiquées. Pourriez-vous tout d'abord m'indiquer le nombre d'entreprises de véhicules partagés en libre-service intégral ayant conclu un accord avec la Région, le nombre de véhicules mis en circulation et le nombre de communes couvertes par chacun de ces opérateurs ?

Certains d'entre eux se sont-ils engagés, en termes de développement de leur flotte, sur les plans quantitatif et qualitatif (véhicules hybrides, électriques, gaz naturel comprimé) ? Quels sont ces engagements ?

Car2go qui a dû suspendre son implantation en raison d'un litige judiciaire a-t-elle pu avancer, depuis lors, sur l'installation d'un tel service dans notre Région ?

Quelle est l'offre actuellement apportée par Ubiquo ?

L'implantation d'autres entreprises est-elle à l'étude ?

verspreid over minstens vier gemeenten".

Hoeveel operatoren bieden reeds toegang tot die parkings? Om hoeveel en welke parkings gaat het?

Ik besef dat de territoriale ontwikkeling van dergelijke diensten geleidelijk aan verloopt, maar het zou een vorm van discriminatie zijn als ze op middellange termijn niet in alle Brusselse zones aangeboden zouden worden, te meer daar er bijzonder gunstige tarieven aan verbonden zijn.

Het regeringsbesluit legt echter geen territoriale verplichtingen op. Beschikt u over inlichtingen over de zones waar de freefloatingbedrijven zich de komende jaren willen ontwikkelen? Kunt u op basis van de statistieken zeggen hoeveel Brusselaars toegang hebben tot ten minste één freefloatingdienst en hoeveel Brusselaars gebruik kunnen maken van de diensten van minstens twee concurrerende freefloatingbedrijven?

Overweegt u om de bedrijven ertoe te verplichten hun diensten binnen een redelijke termijn over het hele grondgebied aan te bieden?

In een internationale hoofdstad als Brussel is de toegang tot de nationale luchthaven, die in Vlaanderen ligt, uiteraard ook van primordiaal belang, niet alleen voor toeristen en congresdeelnemers, maar ook voor het luchthavenpersoneel dat in het Brussels Gewest woont.

Zipcar en DriveNow bieden hun klanten voortaan die mogelijkheid. Zijn er naar uw weten gelijkaardige plannen voor trajecten naar de luchthaven van Charleroi?

Wat volgens mij echter niet door de beugel kan, is dat sommige freefloatingoperatoren hun wagens niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inschrijven, terwijl die wagens nagenoeg altijd in Brussel rijden. Daardoor lopen we heel wat belastinginkomsten mis, terwijl de parkeertarieven voor de freefloatingwagens net heel voordelig zijn.

Hebt u die problematiek besproken met de betrokken bedrijven? Zijn er plannen voor een transfer van ingeschreven voertuigen naar Brussel? Zo ja, wat is de deadline daarvoor?

Dans votre exposé des motifs, ainsi que dans l'arrêté du gouvernement, vous avancez que, comme pour Cambio, des offres combinées d'autopartage avec le réseau STIB allait être lancées.

Où est est-on dans les discussions entre les différents opérateurs et la STIB ? Quelles seraient les formules privilégiées pour une offre combinée ? Quand une telle offre sera-t-elle proposée au public bruxellois ? Comment se porte le système Cambio offert par la STIB ? Souffre-t-il de l'arrivée des concurrents en free floating ? Je ne pense pas que la tarification soit la même, et je crois que les deux formules ont encore un intérêt.

La STIB envisage-t-elle de réorienter sa stratégie en faveur d'un système de véhicules partagés en libre-service intégral ? En vertu de l'article 19/2, alinéa 4, "dans l'année suivant l'octroi de l'agrément, chaque véhicule mis à disposition par un opérateur devra être muni d'un abonnement qui donne la possibilité d'un stationnement illimité dans le temps dans au moins dix parkings publics ou privés situés dans au moins quatre communes".

Combien d'opérateurs offrent-ils déjà l'accès à des parkings privés ou publics ? Combien de parkings sont-ils concernés par opérateur ? Quels sont les parkings concernés ?

Bien entendu, je comprends que le déploiement territorial de ce service doive se faire progressivement. Mais, si j'ai déjà pu remarquer un agrandissement des zones couvertes par les différents opérateurs, le fait de ne pas offrir, à moyen terme, ces services à une partie des Bruxellois constitue une discrimination, voire une ségrégation territoriale à corriger au plus vite, a fortiori lorsqu'on vote des conditions tarifaires particulièrement intéressantes pour ce type de service.

Vu qu'il n'existe aucune exigence dans l'arrêté de gouvernement concernant la couverture géographique du service, avez-vous obtenu des précisions des différentes compagnies quant à leurs objectifs de déploiement pour 2017 et les années à venir ? Sur la base des statistiques régionales, pouvez-vous préciser quelle est la part des Bruxellois ayant accès à au moins un service de voitures partagées en free floating, et celle qui a accès à une offre d'au moins deux opérateurs en

concurrence ?

Envisagez-vous d'imposer l'universalité de fournitures de services à l'échelle territoriale après un délai raisonnable suite à l'implantation de services ?

Concernant le déploiement géographique de services en dehors de Bruxelles, j'avais soutenu l'idée que ces opérateurs puissent offrir un accès facilité à l'aéroport national. Bruxelles, en tant que capitale internationale, mais également en tant que l'un des plus grands centres de congrès au monde, serait bien inspirée d'offrir une nouvelle solution de transfert entre l'aéroport national et la Région aux les touristes, aux congressistes, et également aux travailleurs de l'aéroport.

Les opérateurs ont répondu en faveur d'une telle solution, puisque tant Zipcar que DriveNow offrent désormais un accès à l'aéroport via leur flotte, ce qui permet de réduire les coûts des transferts. Auriez-vous eu vent de démarches similaires pour l'aéroport de Charleroi ?

Par ailleurs, je vous avais indiqué, lors de nos derniers débats sur la question, que certains opérateurs n'immatriculaient pas leurs véhicules sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, alors que la quasi-totalité, voire tous leurs déplacements ont lieu dans notre Région. Je trouve cela assez dramatique. L'immatriculation hors de la Région affecte clairement nos recettes fiscales alors que le régime de redevance de stationnement accordé pour ces véhicules en free floating est particulièrement avantageux. J'ai déjà cité les montants.

Avez-vous abordé cette question avec le ou le(s) opérateur(s) concerné(s) ? Un transfert de ces immatriculations à Bruxelles est-il planifié ? Une date limite a-t-elle été convenue pour ce faire ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Aangezien ik de vragen niet op voorhand heb ontvangen, kan ik niet alle vragen gedetailleerd beantwoorden.

(Samenspraak)

(verder in het Nederlands)

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas reçu ces questions à l'avance. Si cela avait été le cas, j'aurai pu donner de meilleures réponses.

(Colloques)

(poursuivant en néerlandais)

In 2016 is het gebruik van het vrijevlootautodeelsysteem inderdaad toegenomen. We hebben alleen nog maar cijfers voor 2016, omdat het systeem per kalenderjaar geëvalueerd wordt. Bovendien gaat het om beperkte gegevens, aangezien DriveNow nog maar een half jaar actief was en Zipcar nog maar drie maanden. Het is dus moeilijk om al conclusies te trekken.

Het systeem wordt vooral in het zuidoosten van het gewest gebruikt, met een gemiddelde afstand van 7 km en een gebruiksduur van een half uur.

Uit een eerste bevraging blijkt dat gemiddeld 13% van de gebruikers een auto heeft verkocht door het vrijevlootsysteem en dat 20% van de gebruikers heeft afgezien van de aankoop van een auto, wat uiteraard een van de belangrijkste drijfveren was om het systeem in te voeren.

We weten niet hoeveel gebruikers lid zijn bij beide operatoren.

We hebben aan het Brussels Studies Institute van de VUB gevraagd om een analyse te maken, nadat het systeem een volledig jaar actief is. We zullen pas eind dit jaar of volgend jaar een goed zicht op het systeem krijgen.

Er zijn 560 auto's beschikbaar zijn via het vrijevlootautodeelsysteem. Het delen van scooters wordt niet wettelijk geregeld. De gewestelijke overheid houdt daar dan ook geen toezicht op.

De operatoren zijn niet verplicht om hun gegevens met elkaar te delen. Ze kunnen natuurlijk wel vrij meedelen hoeveel leden ze hebben, maar het is vooral wachten op de evaluatie van de VUB.

Ik heb geen vraag gekregen van andere gewesten in verband met het autodeelsysteem. Ik heb er evenwel geen probleem mee dat het systeem naar de andere gewesten zou worden uitgebreid. Momenteel beschikken de operatoren over een zone in Brussels Airport. Ze zijn daar heel tevreden over.

We onderhandelen op het moment met de MIVB en de operatoren over het te ontwikkelen gecombineerde aanbod autodelen-MIVB.

De Brussel'Air premie werd niet afgeschaft en dat is ook niet de bedoeling. Wel is er overleg met de

L'utilisation du système de voitures partagées en libre-service intégral a enregistré une hausse en 2016. Les chiffres pour 2017 ne sont pas encore connus. Il est difficile de tirer des conclusions à ce stade, car DriveNow n'est actif que depuis six mois et Zipcar depuis trois mois.

Le système est principalement utilisé dans le sud-est de la Région, avec une distance moyenne de 7km et une durée moyenne d'utilisation d'une demi-heure.

Quelque 13% des utilisateurs du système auraient revendu leur voiture et 20% auraient renoncé à l'achat d'une voiture, ce qui était l'une des principales motivations pour instaurer ce système.

Nous ne connaissons pas le nombre d'utilisateurs inscrits auprès des deux opérateurs.

Nous avons chargé le Brussels Studies Institute de la VUB de réaliser une étude après une année complète de fonctionnement du système.

Quelque 560 véhicules sont mis à disposition en free floating. Le système des scooters partagés n'étant pas régi légalement, les autorités bruxelloises n'exercent aucun contrôle sur celui-ci.

Les opérateurs n'ont pas l'obligation d'échanger leurs données. Il faudra donc attendre l'évaluation de la VUB pour en savoir plus.

Je n'ai pas été consulté par les autres Régions à propos du système d'autopartage, mais son élargissement territorial ne me pose aucun problème. Les opérateurs disposent déjà d'une zone à Brussels Airport et en sont très satisfaits.

Nous négocions actuellement le développement d'une offre combinée entre l'autopartage et le réseau de la STIB.

Il n'est pas question de supprimer la prime Brussel'Air, mais bien de la revoir dans le cadre de la zone de basse émission (ZBE), en vue de l'élargir aux autres systèmes de voitures partagées.

Je propose que vous m'adressiez toutes les autres questions par écrit.

En conclusion, les choses se présentent bien.

MIVB om de premie te hervormen en uit te breiden, in het kader van de lage-emissiezone, met het oog op de uitbreiding tot de andere autodeelsystemen. Vandaag zit enkel Cambio in het pakket.

Ik stel voor dat alle andere vragen schriftelijk worden gesteld.

Kortom, de zaken gaan zeker de goede kant uit.

(verder in het Frans)

Uit de eerste contacten met de operatoren leid ik af dat ze tevreden zijn over de maatregel. Alleen vandalisme blijft een probleem en in Brussel naar het schijnt nog meer dan in andere steden.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hebt u cijfers over het totale aantal gebruikers?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik beschik over onofficiële cijfers, maar het komt mij niet toe om die te verspreiden.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat de cijfers nog moeten bevestigd worden. Vaak zijn de eerste gebruikers het meest gemotiveerd. Als 13% daarvan zijn auto heeft verkocht en 20% heeft afgezien van de aankoop van een wagen, dan lijken me dat prachtige resultaten. Waarschijnlijk heeft dat te maken met het enthousiasme van de allereerste gebruikers; ik hoop dat het succes blijvende is.

U zegt dat het systeem het meest wordt gebruikt in het zuidoosten van Brussel. Er is overal evenveel aanbod. In de buurt waar ik woon, zie ik geregeld dergelijke auto's.

Ik heb begrepen dat we nog iets langer op de evaluatie zullen moeten wachten. Ik had daarover graag wat meer informatie gehad. U hebt aan de VUB gevraagd om een studie te maken over het eerste volledige jaar van het freefloatingssysteem in Brussel. Wanneer begint dat eerste volledige jaar?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat kan pas ten

(poursuivant en français)

Des analyses doivent encore être réalisées, mais mes premiers contacts avec les opérateurs me laissent penser qu'ils sont contents de la mesure. Le seul problème est celui du vandalisme, plus présent à Bruxelles que dans les autres villes, semble-t-il.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Disposez-vous de chiffres sur le nombre total d'usagers ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je dispose de chiffres non officiels, qu'il ne m'appartient pas de faire circuler.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Si 13% des usagers ont revendu leur voiture et 20% ont renoncé à en acheter une, c'est un beau résultat, mais qui est vraisemblablement dû à l'enthousiasme des tout premiers clients. J'espère qu'il perdurera.*

Vous dites que le système est principalement utilisé au sud-est de Bruxelles. L'offre est pourtant la même partout.

À quelle date débute l'année complète sur laquelle porte l'étude de la VUB ?

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

vroegste in september voor DriveNow en voor Zipcar is dat nog later. Het is niet omdat de ordonnantie is goedgekeurd, dat het systeem meteen operationeel is. Daar zit een periode tussen.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat begrijp ik. Dat wil zeggen dat het in het najaar een volledig jaar zal zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, dat zal ten vroegste in 2018 zijn.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik kijk uit naar de resultaten.

U zegt dat u geen vraag kreeg van de andere gewesten over de invoering van free floating. Dat is ook niet nodig.

De vraag is of het Brussels Gewest erin kan slagen om pendelaars van de andere gewesten ervan te overtuigen dat ze beter met de trein en al dan niet gecombineerd met een freefloatingwagen hierheen reizen.

Misschien kunt u zelf de discussie daarover wat aanwakkeren. Per slot van rekening ondervindt vooral het Brussels Gewest grote nadelen van het overmatige autogebruik vanuit de andere gewesten.

De operatoren zijn verplicht om een gecombineerd aanbod van free floating en het openbaar vervoer van de MIVB te ontwikkelen. Kunt u daar meer informatie over geven?

De heer Pascal Smet, minister.- Ze moeten dat aanbod ontwikkelen tussen september en het einde van dit jaar. Zo ver zijn we nog niet.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik kom hier over enkele maanden op terug.

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik zou nogmaals drie zaken willen benadrukken.*

Ten eerste moet het volledige Brusselse

plus tôt en septembre pour DriveNow et encore plus tard pour Zipcar. Il faut tenir compte d'une période intermédiaire entre l'adoption de l'ordonnance et le bon fonctionnement du système.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- L'année complète se clôturera donc à l'automne.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Non, au plus tôt en 2018.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Je suis impatient de découvrir les conclusions de l'étude.

Vous dites ne pas avoir été consultés par les autres Régions. La question est plutôt de savoir si la Région bruxelloise peut parvenir à convaincre les navetteurs de voyager en train, en le combinant éventuellement avec une voiture en free floating. En définitive, c'est notre Région qui souffre le plus de l'utilisation excessive de la voiture.

Pourriez-vous expliciter l'obligation d'offre combinée avec les transports en commun, à laquelle sont soumis les opérateurs de free floating ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Ils doivent développer cette offre entre septembre et la fin de cette année.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Je reviendrai sur cette question dans quelques mois.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je souhaiterais insister sur trois points.

D'abord, le territoire bruxellois doit être

grondgebied op middellange termijn bediend worden, ook zones die een minder goede reputatie hebben. De voertuigen zijn immers sowieso verzekerd.

Ten tweede vind ik het onaanvaardbaar dat een bedrijf dat bijna uitsluitend actief is in Brussel, volhardt in het inschrijven van zijn voertuigen in een ander gewest, te meer daar het wel profiteert van de voordelen van Brusselse ordonnanties.

Ten slotte moeten we volop inzetten op multimodaal vervoer en dus het gecombineerde aanbod met de MIVB promoten. Ik moedig u dan ook aan om dat proces te versnellen.

- *Het incident is 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 aankondiging van een 100% elektrische vloot voor de MIVB in 2030".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *In de media kondigde u trots aan dat de bussen van de MIVB tegen 2030 volledig elektrisch zouden rijden. Bij de recentste bestelling van bussen maakte u daar echter helaas nog geen werk van en bovendien vraag ik me af hoe realistisch die aankondiging is. Er werd immers net een bestelling geplaatst voor 235 hybride dieselbussen. 2030 is amper binnen twaalf jaar. Wellicht zullen er tegen dan niet veel bussen meer worden besteld*

intégralement desservi à moyen terme. Ce service doit être offert à tous les Bruxellois. J'éprouve de la gêne à ce que certains quartiers ne soient pas couverts aujourd'hui car, même s'ils sont peut-être plus dangereux, les véhicules y sont assurés comme ailleurs.

L'immatriculation de divers véhicules pose également problème. Il semblerait qu'une firme continue d'immatriculer ses voitures en dehors de notre Région, alors qu'elles circulent presque exclusivement sur notre territoire. Cela me choque d'autant plus au vu des conditions tarifaires dont elles bénéficient grâce aux ordonnances que nous avons votées.

Enfin, il faut promouvoir les offres combinées avec la STIB. Nous devons viser la multimodalité. Ces deux moyens de transport (en commun et free floating) très utiles doivent être combinés par des offres conjointes. Je vous incite à accélérer ce processus.

- *L'incident est 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 "l'annonce d'une flotte 100% électrique pour la STIB en 2030".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez fièrement annoncé à la presse que, d'ici 2030, toute la flotte des bus de la STIB serait électrique. Au-delà des regrets que l'on peut exprimer quant au choix effectué pour la dernière commande en date, on ne peut que s'interroger sur le réalisme de cette annonce. En effet, une commande de 235 bus hybrides diesel vient d'être passée et ceux-ci ne sont pas encore entrés en service. Or, 2030, c'est dans un peu plus de douze ans. Et on peut raisonnablement imaginer qu'entre-temps, de

Klopt uw deadline wel? Zullen de 235 bussen die onlangs werden bestemd al tegen 2030 uit roulatie worden genomen, wat betekent dat ze hooguit twaalf jaar zullen meegaan? Op bepaalde lijnen rijden er vandaag nog bussen uit de jaren negentig, wat twijfels doet rijzen over de vervanging van de volledige vloot tegen 2030.

Uit uw aankondiging leid ik af dat er binnenkort 100% elektrische bussen kunnen worden besteld. Hoe bent u tot die aankondiging gekomen? Kunt u de planning voor de vervanging van de huidige bussen toelichten?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik kan enkel herhalen dat de regering al enkele maanden geleden heeft beslist om de MIVB in 2030 volledig elektrisch te laten rijden. Ik was onlangs op een groot congres voor busconstructeurs in Montréal, en ze vonden het allemaal een prima idee.*

We kunnen niet anders dan de bestelde hybride bussen gebruiken. In een volgende fase bestellen we elektrische bussen, al moeten we die eerst nog testen. We mogen niet vergeten dat de technologie de volgende jaren snel kan evolueren.

De levensduur van een bus is tien tot vijftien jaar. De laatste dieselbussen werden in 2013 aangekocht door de regering waar uw partij deel van uitmaakte. Ze werden in 2015 in dienst genomen. Dat betekent dat ze kunnen blijven rijden tot 2030, wanneer we ze door elektrische bussen zullen vervangen.

Waarschijnlijk zullen we een aantal van die bussen al in 2025 uit gebruik nemen. Als de tests positief verlopen, zal een groot deel van de bussen tegen die tijd al elektrisch zijn.

nouveaux bus devront être commandés de façon ponctuelle.

Au-delà de l'effet d'annonce, la date de 2030 est-elle exacte ? Les 235 bus actuellement en commande seront-ils déjà mis hors circuit d'ici 2030, ce qui implique que leur durée de vie serait limitée à douze ans maximum ?

Sachant qu'aujourd'hui, des bus mis en service dans les années 90 circulent encore sur certaines lignes, on peut se montrer dubitatif au sujet d'un remplacement de la totalité de la flotte présente et à venir d'ici 2030.

Votre annonce signifie aussi que des bus 100% électriques sont prêts à être commandés sous peu.

Comment arrivez-vous à annoncer cet objectif et selon quel calendrier le remplacement de la flotte actuelle s'effectuera-t-il ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne peux que répéter une décision que le gouvernement a déjà prise il y a quelques mois : nous avons fixé la date de 2030.

J'ai assisté à la conférence de l'Association internationale des transports publics (UITP) à Montréal, où tous les grands constructeurs de bus, qu'ils soient diesel, hybrides ou électriques, étaient présents. Tous, de même que les exploitants d'autres réseaux, auraient pu vous dire que nous avons pris la bonne décision.

Nous n'avons pas d'autre choix que de commencer avec les bus hybrides. Ensuite, nous passerons aux bus électriques, qui doivent cependant encore être testés. Il ne faut pas perdre de vue que la technologie peut évoluer très rapidement dans les prochaines années. Lorsque j'étais à Montréal, nous y avons d'ailleurs inauguré et testé la première ligne de bus électrique.

La durée de vie d'un bus est estimée à entre dix et quinze ans. Les derniers bus roulant au diesel ont été achetés en 2013 par le gouvernement dont vous étiez membre et mis en service en 2015. Cela signifie qu'ils pourront rester en circulation

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *U bevestigt mijn vrees. Eigenlijk voert u pure aankondigingspolitiek en verbindt u zich overigens nergens toe. Ik concludeer dat u een hybride dieselbus als een elektrische bus beschouwt, want u zegt net dat de laatste dieselbussen in 2015 in gebruik zijn genomen. Enkel de bussen die vanaf 2030 worden besteld, zullen volledig elektrisch zijn.*

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Ik ben het niet met u eens. U hebt zelf de laatste hybride dieselbussen besteld. Uw berekening slaat nergens op, maar dat weerhoudt u er niet van om aan aankondigingspolitiek te doen. In 2030 zal daar toch niemand meer op terugkomen.

(*Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op*)

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *U moet beter luisteren. Ik heb gezegd dat de levensduur van een bus tien tot vijftien jaar bedraagt. De hybride bussen die we hebben gekocht, worden in 2019 of uiterlijk in 2020 in roulatie genomen. Tien jaar later is het 2030.*

(*Opmerkingen van mevrouw Delforge*)

Ik herhaal dat de levensduur van een bus tien tot vijftien jaar bedraagt. Het klopt dat we nieuwe bussen in gebruik zullen nemen in 2018 en 2019. We gaan uit van het principe dat de vloot na tien jaar kan worden vervangen. De toekomstige regering zal daarover beslissen, maar wij kunnen

jusqu'en 2030. À ce moment, nous pourrons les remplacer par des bus électriques.

Il est probable qu'en 2025, un certain nombre de ces bus seront déjà retirés de la circulation. J'imagine qu'alors, si les tests sont positifs et pour autant qu'un budget soit disponible, une grande partie de la flotte pourra déjà être électrique. Il est prévu ensuite que la totalité de la flotte le soit en 2030.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous confirmez mes craintes. Il ne s'agissait donc que de la revente d'un effet d'annonce qui vous engage peu. Je retiens que, pour vous, un bus hybride diesel est un bus 100% électrique, car vous venez de me dire que les derniers bus au diesel ont été mis en service en 2015. Les prochains bus seront donc commandés en 2030. Certes, alors, ils seront tous électriques.

(*Remarques de M. Smet*)

Je dois vous contredire. C'est vous qui avez commandé les derniers bus hybrides diesel, qui ne sont pas encore arrivés. Votre calcul n'est pas du tout correct, mais vous profitez de l'effet d'annonce, d'autant qu'en 2030, plus personne ne sera là pour vous questionner.

(*Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel*)

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut mieux écouter ce que je dis. J'ai précisé que la durée de vie d'un bus est de dix à quinze ans. Les bus hybrides que nous avons achetés seront en service en 2019, et au plus tard en 2020. Si nous ajoutons dix ans à cette date, cela nous conduit donc à 2030.

(*Remarques de Mme Delforge*)

Une durée de vie de bus, je le répète, se situe entre dix et quinze ans. Il est exact que nous allons mettre en circulation des nouveaux bus en 2018 et 2019. Nous partons du principe que nous pouvons remplacer la flotte après dix ans. Ce que le futur gouvernement décidera, nous ne pouvons le

al plannen maken. Misschien zal ze de hybride bussen in dienst houden, maar de huidige regering wil tegen 2030 naar een 100% elektrische vloot streven.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Uw logica is niet realistisch! U zegt dat de MIVB na 2020 geen enkele hybride bus meer zal aankopen. Dat geloof ik niet! In feite beweert u dan immers dat de hybride bussen die binnenkort worden geleverd, niet langer dan tien jaar in dienst blijven. Ik vraag me af hoe belastend die operatie voor het milieu is. Vanaf 2021 worden de bussen dan vervangen door 100% elektrische bussen. Dat kunt u toch niet met zekerheid zeggen? Die beslissing zal worden genomen door de regering die dan aan de macht is. Eigenlijk kunt u probleemloos beloven wat u wilt, want het gaat toch over beslissingen van toekomstige regeringen. Dat hebt u goed geprobeerd, maar het is niet geloofwaardig!*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Informeer u!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het parlementslid heeft het laatste woord!*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Informeer u bij de busbouwers!*

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de 30 meest ongevalgevoelige zones in Brussel".

prévoir. Il voudra peut-être garder les bus hybrides. Mais la volonté du gouvernement actuel, c'est d'aller plus loin et d'avoir une flotte 100% électrique en 2030. Si c'est possible, c'est parce que l'amortissement des bus actuels est prévu sur dix ans.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une fois de plus, votre logique est aventureuse, mais pas réaliste ! Vous êtes en train de me dire qu'après 2020, plus aucun bus hybride ne sera acheté. Je n'y crois pas !

Ensuite, ce que vous visez, ce sont donc des bus hybrides qui arriveront assez rapidement et qui ne seront pas utilisés plus de dix ans. Il serait intéressant de faire le bilan écologique de cette opération. Enfin, à partir de 2021, les remplacements de bus se feront uniquement par du 100% électrique. Vous en êtes sûr, alors que cela n'engage que le gouvernement qui suivra le vôtre ! Vous pourriez même promettre encore mieux : vous ne prenez pas de risques, puisque vous vous retranchez déjà derrière les futurs gouvernements. C'est bien joué de votre part, mais ce n'est pas crédible !

M. Pascal Smet, ministre.- Informez-vous !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le dernier mot au parlementaire !

M. Pascal Smet, ministre.- Informez-vous auprès des constructeurs de bus.

(Remarques de Mme Van Achter)

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "les 30 zones à concentration d'accidents de Bruxelles".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gewest telt veel zwarte punten of ongevalgevoelige zones, waar de verkeersveiligheid te wensen overlaat. De vorige regering heeft een studie gemaakt van de ongevalgevoelige zones en deze regering heeft in het begin van de legislatuur een prioriteitenlijst van de dertig gevaarlijkste zones opgesteld. Die ongevalgevoelige zones moeten zo spoedig mogelijk worden aangepakt om erger te voorkomen. Per zone werden ook heel concrete aanbevelingen gedaan om de toestand op korte termijn te verhelpen.

In april 2016 antwoordde staatssecretaris Debaets mij dat er in het kader van haar bevoegdheid inzake verkeersveiligheid 500.000 euro per ongevalgevoelige zone ter beschikking is en dat zij de aanbevelingen aan minister Smet, die hiervoor bevoegd is, heeft bezorgd.

Jammer genoeg is op 17 mei 2017 een fietsster levensgevaarlijk gewond bij een verkeersongeval op het Meiserplein en onlangs gebeurde er een gelijkaardig ongeval aan Louiza. Dat is geen goed nieuws. Nochtans staat het Meiserplein op prioriteit nummer 17 van de zwartepuntenlijst. Heel Brussel weet dat het een chaotisch en gevaarlijk plein is. De studie van de zwarte punten heeft voor het Meiserplein ook een heel aantal aanbevelingen gedaan, die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd, zoals de verbetering van de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit, het installeren van volwaardige fietsinfrastructuur, de verwijdering van obstakels, de verplaatsing van putdeksels die nu midden op een oversteekplaats liggen, het herbekijken van parkeerplaatsen, de hertekening van de wegmarkeringen en de betere afstelling van de lichten.

In november 2016 liet u weten dat er nog geen werk gemaakt is van de aanbevelingen voor het Meiserplein, laat staan voor negen andere prioritaire zwarte punten.

Dat roept natuurlijk vragen op. Het gaat immers om de dertig meest gevaarlijke verkeerspunten in het gewest. Aangezien ze niet alleen veel verkeersellende, maar ook levensgevaarlijke situaties veroorzaken, had ik meer daadkracht

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La Région compte de nombreux points noirs ou zones à concentration d'accidents, où la sécurité routière laisse à désirer. Le gouvernement précédent a réalisé une étude à ce sujet. En début de législature, l'actuel gouvernement a dressé une liste des trente zones prioritaires les plus dangereuses, qui comprend des recommandations concrètes à court terme.*

En avril 2016, en réponse à ma question sur le sujet, la secrétaire d'État Mme Debaets déclarait avoir débloqué un budget de 500.000 euros par zone accidentogène et transmis les recommandations au ministre Pascal Smet.

Malheureusement, deux cyclistes ont été grièvement blessées lors d'accidents qui se sont produits aux mois de mai et juin derniers, l'un au rond-point Louise et l'autre à la place Meiser, pourtant classée en dix-septième place et visée par une série de recommandations à court terme sur la liste susmentionnée.

En novembre 2016, vous aviez déclaré qu'aucune de ces recommandations n'avait encore été mise en œuvre pour la place Meiser, sans parler des neuf autres points noirs prioritaires.

Nous escomptions des mesures plus rigoureuses pour des zones synonymes non seulement d'embarras de circulation, mais aussi de danger de mort.

Les recommandations à court terme pour les trente points noirs sont-elles mises en œuvre ou avez-vous décidé de vous concentrer sur les recommandations à plus long terme ? Pourriez-vous nous dresser l'état des lieux des trente zones en termes de projets réalisés, en phase d'achèvement, en phase de conception ou devant encore débuter ?

Des améliorations sont-elles prévues à court terme place Meiser ou attendez-vous le réaménagement complet que le prochain gouvernement devrait réaliser via Beliris ?

Qu'en est-il des six points prioritaires qui dépendent de la Ville de Bruxelles ? Comment les

verwacht.

Wordt er gewerkt om de aanbevelingen op korte termijn voor de dertig zwarte punten aan te pakken of hebt u ervoor gekozen om enkel te werken aan de aanbevelingen op langere termijn? Welke van de dertig zones zijn intussen volledig afgewerkt conform de aanbevelingen van de studies? Kunt u een update geven van de stand van zaken van de dertig zones: gerealiseerde projecten, projecten in eindfase, project in ontwerpfasen en nog op te starten projecten?

Zult u werk maken van verbeteringen op korte termijn voor het Meiserplein of wacht u op de heraanleg die de volgende regering via Beliris zou moeten realiseren? Welke eventuele verbeteringen zijn intussen uitgevoerd?

Wat met de zes prioritaire punten waarvoor de stad Brussel verantwoordelijk is? Hoe verlopen de onderhandelingen tussen Gewest en de stad? In welke fase bevinden die punten zich? Zijn hier al projecten van voltooid?

Welke middelen werden al besteed aan werken rond de zwarte punten? Hoe wordt de 500.000 euro per zone besteed?

Hoeveel personeel is hiermee bezig?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De dertig prioritair te behandelen ongevalgevoelige zones worden wel degelijk aangepakt. Sommige worden sneller opgelost dan andere, bijvoorbeeld naar aanleiding van in de perimeter ervan gesitueerde gewestelijke projecten die ontwikkeld worden of in uitvoering zijn. Voor sommige zones volstaan in afwachting van de totale heraanleg summiere of tijdelijke ingrepen.

Maar niet alle ongevalgevoelige zones kunnen worden opgenomen in grote projecten of opgelost via noodingrepen of ingrepen op korte termijn, zoals is gebeurd voor de Fonsnylaan en de Hermesrotonde. In vele gevallen zijn er immers substantiële wijzigingen nodig om het probleem of

négociations avec celle-ci évoluent-elles ?

Quels moyens ont-ils déjà été affectés aux travaux qui concernent les points noirs ? Comment les 500.000 euros seront-ils répartis entre les zones ?

Combien de personnes s'occupent-elles de ce dossier ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les trente zones accidentogènes prioritaires sont dûment traitées, certaines plus rapidement que d'autres car elles se situent dans le périmètre de développement de projets régionaux. D'autres ont fait l'objet d'aménagements sommaires ou provisoires, dans l'attente d'un réaménagement complet.*

Certaines configurations requièrent toutefois des changements plus substantiels, qui impliquent des choix difficiles et des études approfondies.

L'avenue Fonsny a fait l'objet d'un réaménagement à court terme, qui consiste en l'aménagement d'une piste cyclable et un rétrécissement de la chaussée.

de problemen op te lossen. Bij de uitvoering van de wijzigingen moeten er soms moeilijke keuzes gemaakt worden, die degelijke studies vereisen.

Een aantal zones is reeds aangepakt. Voor de zone Fonsny kwam er een kortetermijnoplossing door de aanleg van het fietspad en een versmalling. Ik hoop u niet eraan te herinneren hoeveel kritiek mij dat onder andere van Touring heeft opgeleverd.

De problemen in de zone Koninginnelaan-Claessensstraat-Vilvoordsesteenweg zijn gedeeltelijk opgelost met kortetrijnigrepen, net zoals die in de zone Zuidlaan-Bodegemstraat-Brogniezstraat. De problemen in de laatste zone zullen definitief worden verholpen met de voltooiing van het project van de fietspaden van de Kleine Ring. Ook voor zone Blijckaertsplein is een kortetermijnoplossing gevonden.

Voor een aantal zones is een oplossing in de maak. Voor de Hermesrotonde loopt de raadpleging van de gemeente. Het wegmarkeringsplan voor de zone Bergensesteenweg-Briandlaan-Van Kalkenlaan is klaar. Een plan voor de zone Kroonlaan-General Jacqueslaan wordt momenteel uitgewerkt bij de MIVB.

Voor het Meiserplein wordt er nagedacht over een oplossing op zeer korte termijn.

Er wordt naar verkeersveilige oplossingen gezocht voor de problemen aan de Vlaamse Poort, met haar complexe verkeerssituatie, met het oog op een vlotte doorstroming.

Het plan van de Leuvensesteenweg-Milcampslaan is in ontwikkeling. Volgende maand worden de gemeentes geraadpleegd.

De ingrepen voor de zone van het Sint-Denijsplein zijn opgenomen in het ontwerp van het wijkcontract.

Het plan voor de Leopold II-laan-Ribaucourtstraat is klaar en wordt overlegd met de gemeente.

(*De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op*)

De ingrepen aan de Leuvensesteenweg en de Clovislaan zijn in het ontwerp-wijkcontract opgenomen.

Les problèmes dans la zone avenue de la Reine-rue Claessens-chaussée de Vilvorde, la zone boulevard du Midi-rue Bodeghem-rue Brogniez et la zone Blijckaert sont partiellement résolus grâce à des mesures à court terme.

Pour le rond-point Hermès, la concertation est en cours avec la commune.

Le plan de marquage routier structurel est prêt pour la zone chaussée de Mons-avenue Briand-avenue Van Kalken. Un plan pour la zone avenue de la Couronne-boulevard Général Jacques est en cours d'élaboration à la STIB.

Une solution à très court terme est recherchée pour la place Meiser.

Des solutions de sécurisation routière sont recherchées pour la Porte de Flandre.

Le plan pour la chaussée de Louvain-avenue Milcamps est en cours d'élaboration. Les communes seront consultées le mois prochain.

Les mesures qui concernent la place Saint-Denis sont reprises dans le projet de contrat de quartier.

Le projet pour la zone boulevard Léopold II-rue de Ribaucourt est prêt. Les discussions sont en cours avec la commune.

(M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Les interventions chaussée de Louvain-boulevard Clovis sont reprises dans le contrat de quartier.

Des solutions doivent encore être trouvées pour certaines zones plus problématiques, parce que situées sur des voiries communales et non régionales. Nous allons examiner ce qui est encore envisageable durant cette législature et d'éventuelles interventions à court terme.

L'accident qui s'est produit place Meiser est bien entendu regrettable, mais il serait dû à un problème d'angle mort et non à l'infrastructure. Cela ne signifie naturellement pas que la situation est idéale à cet endroit.

Le réaménagement définitif de la place Meiser se fera encore attendre un certain temps. C'est

Ten slotte moet er nog werk gemaakt worden van oplossingen voor enkele zones. Dat ligt niet altijd voor de hand, omdat sommige werken op gemeentewegen moeten worden uitgevoerd en niet op gewestwegen. Ik laat bestuderen wat tijdens deze regeringsperiode nog mogelijk is en of er op korte termijn nog ingrepen nodig zijn.

Uiteraard vind ik het ongeval op het Meiserplein betreurenswaardig. Uit de informatie waarover ik momenteel beschik, blijkt echter dat het om een dodehoekongeval gaat. Daarmee wil ik natuurlijk niet zeggen dat de situatie op het Meiserplein ideaal is, maar wel dat we het ongeval niet kunnen wijten aan de infrastructuur.

De definitieve herinrichting van het Meiserplein zal nog enige tijd op zich laten wachten. Daarom laat ik bekijken of er op korte termijn moet worden ingegrepen.

De directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit coördineert de werken. Ondertussen loopt er wel een herstructureren bij het agentschap, dat nieuwe directeurs, een nieuwe directeur-generaal en extra personeel krijgt.

De aanpak van de ongevalsgevoelige zones moet absolute prioriteit krijgen. De directie Verkeersveiligheid is echter te klein en is overbelast, net als alle diensten bij Brussel Mobiliteit. De werklast ligt er zeer hoog. Er moeten dan ook keuzes worden gemaakt. Verkeersveiligheid is echter zeer belangrijk en wordt in de audit dan ook als een prioriteit behandeld.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat een aantal zwarte punten op gemeentewegen ligt. Ik heb het lijstje eens overlopen. De enige punten die op gemeentewegen liggen, zijn die in de stad Brussel. Daar zijn er zes zwarte punten. Ik heb nadrukkelijk gevraagd hoe het zit met de gesprekken met de stad Brussel.

De heer Pascal Smet, minister.- Ze verlopen moeilijk.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gaat

pourquoi nous allons étudier la possibilité d'interventions à court terme.

Considérant que la sécurité routière et la gestion des zones accidentogènes sont une priorité absolue, la Direction Sécurité routière de Bruxelles Mobilité, qui assure la coordination des travaux, verra son effectif renforcé.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Les six points noirs qui concernent des voiries communales se situent tous sur le territoire de la Ville de Bruxelles. C'est pourquoi je vous ai demandé comment se passaient les discussions avec cette commune.*

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en

om heel verkeersonveilige punten. De lijst is natuurlijk veel langer. We hebben de dertig prioritair punten eruit gehaald. Het is uit den boze dat er niet wordt ingegrepen.

Voorts zou het fout zijn om te wachten op een heraanleg van het Meiserplein. Het is belangrijk om daar al op korte termijn werk van te maken. Hebt u Beliris al de opdracht gegeven voor de hertekening van het Meiserplein?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik kan die opdracht niet geven aan Beliris. Beliris moet dat zelf doen. Ik kan het alleen vriendelijk vragen.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U moet toch de opdracht voor de studie geven?

De heer Pascal Smet, minister.- Beliris heeft die opdracht al gekregen en moet die uitvoeren.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Die uitspraak strookt niet met een vorig antwoord, namelijk dat het gewest onder andere voor de tramtunnels een opdracht moet geven aan Beliris.

Hoort het bovengrondse Meiserplein ook bij dergelijke projecten?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat moet ik nakijken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zou graag hebben dat u de inspanningen voortzet. Brussel kan het zich niet permitteren om die aanpassingen op de lange baan te schuiven, vooral omdat de studie stelt dat het mogelijk is om op korte termijn verbeteringen aan te brengen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

néerlandais).- Cet immobilisme est inadmissible, sachant qu'il s'agit de zones extrêmement dangereuses. Et cette liste ne se limite pas à 30 points noirs.

Il faut intervenir au plus vite place Meiser, sans attendre le réaménagement définitif. Beliris a-t-il été chargé de la redéfinition de la place ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Beliris doit le faire lui-même.*

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Ne devez-vous pas commander l'étude ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *C'est fait. Beliris doit maintenant la réaliser.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *C'est en contradiction avec une réponse précédente, où vous aviez indiqué que la Région devait mandater Beliris, notamment pour les tunnels des trams. La partie en surface de la place Meiser fait-elle partie de ces projets ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je dois le vérifier.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je vous engage à poursuivre vos efforts, d'autant que l'étude démontre qu'il est possible d'améliorer la situation à court terme.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HANNELORE GOEMAN

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

betreffende "het participatietraject bij de aanleg van nieuwe metrolijnen".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE,

betreffende "de inspraak voor Brusselaars bij aanpassingswerken naar aanleiding van de uitbreiding van de metro in Schaerbeek".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Arnaud Verstraete, wordt zijn toegevoegde mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Goeman heeft het woord.

Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).- De Brusselse regering besliste om de premetro om te bouwen tot een echte metrolijn en uit te breiden met zeven nieuwe stations in Schaerbeek en Evere. Ik kan die beslissing alleen maar toejuichen. Als nieuwe Schaarbekenaar ben ik blij dat op die manier het noorden van Brussel beter zal worden bediend door het openbaar vervoer. Tegelijk biedt de bouw van nieuwe metrostations ook heel wat kansen op het vlak van architectuur, multimodaliteit, de ontwikkeling van de openbare ruimte en de stedenbouwkundige integratie in het stadsweefsel.

Steeds vaker wordt bij de planning van dergelijke ingrijpende infrastructuur gewerkt met ontwerpwedstrijden en participatie. Daarbij wordt de bevolking in de verschillende fasen van het project actief betrokken bij het ontwerp. Dat is een goede zaak. Niemand kent een wijk immers beter dan de bewoners zelf.

Brussel heeft op dit vlak nogal wat achterstand in

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

QUESTION ORALE DE MME HANNELORE GOEMAN

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

concernant "le processus participatif dans le cadre de l'aménagement de nouvelles lignes de métro".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. ARNAUD VERSTRAETE,

concernant "la participation des Bruxellois dans le cadre des travaux d'aménagement liés à l'extension du métro à Schaerbeek".

M. le président.- En l'absence de M. Arnaud Verstraete, sa question orale jointe est considérée comme retirée.

La parole est à Mme Goeman.

Mme Hannelore Goeman (sp.a) (en néerlandais).- Le gouvernement bruxellois a décidé de transformer le prémétro en véritable ligne de métro et d'élargir le réseau avec sept nouvelles stations à Schaerbeek et Evere. En tant que nouvelle Schaerbeekoise, je me réjouis de cette meilleure desserte en transports en commun du nord de Bruxelles, ainsi que des possibilités offertes par la construction de nouvelles stations de métro en termes d'architecture, de multimodalité, de développement de l'espace public et d'intégration urbanistique dans le tissu urbain.

Les concours de projets et la participation citoyenne sont de plus en plus fréquents pour des interventions de ce genre. C'est une excellente chose, car personne ne connaît mieux un quartier que ceux qui y habitent.

Bruxelles a toutefois du retard en la matière comparativement à d'autres villes européennes. L'aménagement du tronçon en surface de la nouvelle ligne de métro 3 est l'occasion rêvée

te halen in vergelijking met andere Europese steden. De aanleg van het bovengrondse deel van de nieuwe metrolijn 3 biedt volgens mij een uitgelezen kans om te kiezen voor een dergelijke aanpak.

Plant u een of meerdere ontwerpwedstrijden voor het ontwerp van de nieuwe metrostations van metrolijn 3 en de openbare ruimte in de omgeving? Zo ja, kunt u de werkwijze en de timing toelichten?

Plant u een participatietraject naar aanleiding van het ontwerp en de aanleg van de nieuwe metrostations op lijn 3? Zo ja, wat is de werkwijze en de timing?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Naar aanleiding van de aanleg van de nieuwe metrolijn 3 tussen het Noordstation en Bordet worden inderdaad zeven nieuwe metrostations gebouwd. Daarbij moet ook de bovengrondse openbare ruimte heraangelegd worden. De regering gaf vorig jaar reeds haar goedkeuring voor de uitbreiding van de heraanleg en trok hiervoor een budget uit van 8,5 miljoen euro. Zo wordt de heraanleg niet beperkt tot de ruimte boven het station, maar kunnen de aangrenzende pleinen als een logisch geheel heraangelegd worden. Dat had ik destijds voorgesteld aan de regering.

Beliris heeft als gedelegeerd bouwheer voor elk van de zeven stations informatiesessies georganiseerd, waarbij de architectuur van de stations en het ontwerp van de openbare ruimte werden voorgesteld aan de buurtbewoners. Deze zomer vraagt Beliris normaal gezien de vergunning voor dit ontwerp aan, waarbij het traject van de metrolijn, de locatie van de stations en hun volumes gedefinieerd worden. Omdat de vergunningsaanvraag volledig zou zijn, bevat die ook een ontwerp van heraanleg van de bovengrondse ruimte, waaruit moet blijken dat de integratie van de stations in het stadsweefsel mogelijk is.

De constructie van de ondergrondse metrolijn zal de meeste tijd in beslag nemen omdat die in technisch opzicht moeilijk is. Het bovengrondse gedeelte wordt pas in de laatste fase heraangelegd, dus niet in de komende jaren. Bijgevolg hebben we

d'opter pour une telle approche.

Prévoyez-vous un ou plusieurs concours de projets pour les nouvelles stations de métro de la ligne 3 et l'espace public environnant ? Dans l'affirmative, pourriez-vous exposer la méthode et le calendrier ?

Ce projet fera-t-il l'objet d'un processus participatif ? Si tel est le cas, suivant quelle méthode et quel calendrier ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'aménagement de la nouvelle ligne de métro entre la gare du Nord et Bordet donnera effectivement lieu à la construction de sept nouvelles stations de métro et au réaménagement de l'espace public en surface. Le gouvernement a consacré un budget de 8,5 millions d'euros à cette fin.*

En qualité de maître d'ouvrage délégué, Beliris a organisé des sessions d'information, au cours desquelles l'architecture des stations et le projet d'espace public ont été présentés aux riverains. Une demande de permis sera, en principe, introduite cet été. Elle comportera un projet de réaménagement de l'espace en surface, devant démontrer la bonne intégration des stations dans le tissu urbain.

La phase de construction de la ligne de métro souterraine est celle qui prendra le plus de temps. Le réaménagement du tronçon en surface aura lieu dans une phase tardive. Nous avons donc largement le temps d'intégrer les remarques des habitants, des autorités locales et des associations à travers un processus participatif organisé de manière professionnelle, en nous réservant la possibilité d'introduire un permis modificatif.

À l'automne prochain, la STIB attribuera le marché pour la communication spécifique sur l'ensemble du projet à un bureau de communication spécialisé.

Le gouvernement a écouté les habitants de

nog ruimschoots de tijd om de opmerkingen van buurtbewoners en lokale overheden en verenigingen ter harte te nemen door de organisatie van een professioneel georganiseerd participatietraject. Dat gebeurde vroeger niet. Die participatie moet ertoe leiden dat er een draagvlak ontstaat voor de heraanleg van de openbare ruimte. We kunnen nog altijd tijdig een vergunningswijziging indienen. Een voorbeeld van deze aanpak is de participatie bij het ontwerp van het park aan de Ninoofsepoort, die ook een vergunningswijziging met zich meebracht.

Aangezien de aanleg de komende jaren niet van start zal gaan, is er nog voldoende tijd om werk te maken van participatie en om de wijziging van de vergunningen aan te vragen.

De MIVB zal na de zomer de aanbesteding gunnen voor de specifieke communicatie over metrolijn 3 over de gehele lijn van Bordet tot Albert, zodat er een eenvormig informatiekanal komt. Op korte termijn wordt dus een gespecialiseerd communicatiebureau ingeschakeld dat de communicatie van het hele metroproject zal verzorgen.

Kortom, de regering heeft geluisterd naar de bewoners in Schaarbeek. Ze zal de plannen voor de heraanleg van de bovengrondse ruimte in een participatief project aanpassen. De regering moet daar nog formeel werk van maken, maar de contacten zijn gelegd. Ik heb daarover overlegd met minister-president Vervoort en hij is het met me eens.

De voorzitter.- Mevrouw Goeman heeft het woord.

Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).- Dat is goed nieuws. Veel buurtcomités hebben bijkomende participatie gevraagd. Ik ben heel blij, vooral omdat u duidelijk hebt gezegd dat het nog mogelijk is om de ingediende bouwvergunningen aan te passen, rekening houdend met de behoeften die door de buurtbewoners worden aangekaart. Samen met de Schaarbekenaars kijk ik uit naar een constructieve discussie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

Schaerbeek et mettra en place un processus participatif pour le réaménagement de l'espace en surface.

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

Mme Hannelore Goeman (sp.a) (en néerlandais).- C'est une excellente nouvelle, qui répond à la demande de nombreux comités de quartier. Je me réjouis d'apprendre qu'il sera encore possible de modifier les permis d'urbanisme introduits, en fonction des besoins exprimés par les habitants. Les Schaerbeekois et moi-même aspirons à un dialogue constructif.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het gunstig advies van Vlaanderen voor de toekomstige tramlijn Willebroek-Brussel".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *In mei gaf de provincieraad van Vlaams-Brabant een gunstig advies voor de aanleg van een sneltramlijn tussen Willebroek en het Brusselse Noordstation. Vlaanderen blijft daarmee op koers met zijn Brabantnet. Onlangs kondigde het nog aan dat er trambussen op de Ringtramlijn van Zaventem naar Jette zullen worden ingezet.*

Omdat de lijn vanuit Willebroek Brussel-Noord als eindhalte heeft, mogen we ons afvragen hoe het staat met de onderhandelingen over het Brabantnet die Vlaanderen en het Brussels Gewest voeren.

Is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geraadpleegd over de toekomstige tramlijn tussen Willebroek en Brussel-Noord? Is er een akkoord over het tracé op het grondgebied van het Brussels Gewest? Heeft het Brussels Gewest dat akkoord expliciet gesloten op voorwaarde dat de MIVB bepaalde lijnen buiten het gewest mag openen? Ik denk dan aan de verlenging van de lijnen 3, 7 en 9.

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

concernant "l'avis favorable octroyé par la Flandre à la future ligne de tram Willebroek-Bruxelles".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Dans le courant du mois de mai dernier, le conseil provincial du Brabant flamand a rendu un avis favorable à la construction d'une ligne de tram rapide reliant Willebroek à la gare de Bruxelles Nord. La Flandre maintient le cap dans son projet de Réseau Brabant et distille peu à peu les étapes qu'elle compte franchir. Tout récemment, elle a annoncé également que la ligne de tram prévue sur le ring pour relier Zaventem à Jette sera desservie par le trambus.

Aujourd’hui, il est question d'un avis favorable à la ligne de tram allant de Willebroek à la gare de Bruxelles Nord. Comme il est fait allusion à une gare de Bruxelles, nous sommes en droit de nous interroger sur l'évolution des négociations entre la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale sur le projet de Réseau Brabant. La Région a-t-elle donné son accord concernant le parcours qui serait emprunté par cette future ligne de tram pour rejoindre la gare de Bruxelles Nord ? Faut-il voir dans la proposition de prolonger en 2019 les lignes 3, 7 et 9 sur le plateau du Heysel un aménagement destiné à permettre à la future ligne du Réseau Brabant venant de Willebroek d'atteindre la gare de Bruxelles Nord ? En conséquence de ce schéma général sur la question, je souhaite vous poser quatre questions plus précises.

La Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle été consultée au sujet du parcours qui serait emprunté par la future ligne de tram reliant Willebroek à la gare de Bruxelles Nord ? Un accord sur le tracé en Région de Bruxelles-Capitale a-t-il été conclu ? Dans l'affirmative, quelle est sa portée ? La Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle consciemment lié cet accord à l'ouverture de certaines lignes de la STIB au-delà de ses limites ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gewest en de MIVB zitten van bij de start van het Brabantnetproject in het begeleidingscomité. De besprekingen verliepen altijd constructief, maar we hebben Vlaanderen nog geen formele toestemming gegeven voor het tracé van de tramlijn op het gewestelijke grondgebied. Er is hooguit afgesproken om het Brabantnet in de buurt van de Heizel te integreren in de toekomstige spoordriehoek Heizel-Esplanade-Parking C.*

We plannen inderdaad trams op de lijnen 3 en 9 en voor de verbinding met Parking C, waardoor lijnen 3, 7 en 9 aansluiting krijgen met de Heizel en de metro, maar ook met het Brabantnet. De infrastructuur zal een heleboel nuttige verbindingen opleveren, niet alleen voor pendelaars, maar ook voor de Brusselaars. Jettenaars zullen bijvoorbeeld gemakkelijker via de Heizelvlakte naar de luchthaven kunnen. De besprekingen lopen echter nog.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Heeft het Brussels Gewest het akkoord afhankelijk gemaakt van de opening van bepaalde MIVB-lijnen voorbij de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er is nog geen formeel akkoord, maar Vlaanderen heeft die mogelijkheid niet verworpen tijdens de informele besprekingen. We zouden willen dat Vlaanderen de verlenging van tram 62 tussen de NAVO en de luchthaven finanziert. Het Brussels Gewest zou dan instaan voor de exploitatie.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Tot nu toe is er dus alleen een informeel akkoord.*

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

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région et la STIB sont associées depuis le début au projet du Réseau Brabant, en tant que membres de son comité de pilotage. Les discussions ont toujours été menées dans un esprit de dialogue, mais nous n'avons pas encore donné d'accord formel à la Flandre sur le tracé de cette ligne de tram sur le territoire de notre Région. Tout au plus a-t-il été prévu d'intégrer le Réseau Brabant au voisinage du Heysel avec le futur triangle de voies Heysel-Esplanade-Parking C.

Nous prévoyons en effet une infrastructure de trams pour les lignes 3 et 9 et la jonction vers le Parking C, qui connectera les lignes 3, 7 et 9 au Heysel et au métro, mais aussi avec le Réseau Brabant, le tram du ring et le tram vers Willebroek. Nous pensons que cette infrastructure aura une exploitation très flexible qui favorisera de nombreuses connections, non seulement pour les navetteurs, mais aussi pour les Bruxellois. Les Jettois pourront, par exemple, se rendre facilement à l'aéroport en tram via le plateau du Heysel. Nous travaillons dans ce sens avec la Flandre. Les pourparlers sont toujours en cours.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Sur le fait que la Région de Bruxelles-Capitale aurait concomitamment lié cet accord à l'ouverture de certaines lignes de la STIB au-delà des limites régionales, avez-vous une réponse ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a pas d'accord formel à ce stade, mais la Flandre n'a pas rejeté cette hypothèse lors de nos discussions informelles. Nous souhaiterions que la Flandre finance l'infrastructure du prolongement du tram 62 entre le siège de l'Organisation du Traité Atlantique Nord (OTAN) et l'aéroport. La Région bruxelloise prendrait quant à elle en charge son exploitation. Cela nous semble logique.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il y a, à ce stade, seulement un accord informel.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de stand van zaken van de overstapparkings in het Noorden en Noordwesten van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De Brusselse regering heeft de ambitie om tegen 2012 10.000 overstapparkeerplaatsen (P+R-parkings) te realiseren in en rond het Brussels Gewest. Die zijn hoognodig. De huidige autodruk is al bijzonder groot in het Brussels Gewest en bovendien valt ook te verwachten dat de economische groei meer jobs in en rond Brussel zal opleveren, wat nog meer mobiliteitsdruk met zich mee zal brengen.

Op de website van parking.brussels worden de huidige overstapparkings vermeld. Vorig jaar kondigde u aan dat die de komende maanden en jaren verder uitgebreid en verbeterd zouden worden. Opvallend is wel dat ze zich allemaal aan de zuidkant van het Brussels Gewest bevinden.

Voor pendelaars die vanuit het noorden en westen naar Brussel komen zijn er veel minder of zelfs helemaal geen opties. Dat blijkt uit de cijfers. Op basis van de telling van 2011 hebben we even nagegaan hoeveel pendelaars et elke dag vanuit noordelijke en noordwestelijke richting naar Brussel komen. Alleen al uit de provincie Antwerpen, het noorden van Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen komen er ongeveer 90.000 pendelaars naar Brussel.

Volgens diezelfde telling zou ongeveer 42% van die pendelaars met de wagen komen, minder dan 1% doet aan carpooling. In totaal kom je dan al snel op bijna 40.000 pendelaars die elke dag met de auto naar Brussel rijden. Groot-Bijgaarden, Wemmel, Meise, Strombeek en Vilvoorde behoren

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'état d'avancement des parkings de dissuasion dans le nord et le nord-ouest de Bruxelles".

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Le gouvernement envisage de créer des parkings de dissuasion d'une capacité totale de 10.000 places dans et à l'entrée de Bruxelles. Le trafic à Bruxelles, déjà dense, devrait encore s'intensifier avec l'expansion économique annoncée et la création d'emplois que celle-ci engendrera.*

Sur le site de parking.brussels figurent les parkings de transit existants, tous situés dans la partie sud-est de Bruxelles. Ils font l'objet de projets d'extension et d'amélioration, annoncés en 2016. Selon les chiffres, la majorité des navetteurs se concentre dans le nord et le nord-ouest de Bruxelles. En 2011, les navetteurs en provenance d'Anvers, du Brabant flamand et de Flandre occidentale étaient au nombre de 90.000, dont 42% se déplaçant en voiture et 1% à peine en voiture partagée. Ce sont donc 40.000 voitures qui pénètrent chaque jour dans Bruxelles. Ce n'est pas un hasard si Grand-Bigard, Wemmel, Meise, Strombeek et Vilvoorde constituent les points les plus problématiques du réseau routier.

Il faudrait créer des parkings de dissuasion de grande capacité pour ces navetteurs aux abords de Dilbeek, Strombeek, Grimbergen et Vilvoorde et convertir le Parking C et le parking de l'UZ Brussel en parkings de transit. Il est incompréhensible que le Parking C, en 60 ans, n'ait jamais été utilisé pour résoudre les problèmes de mobilité. Les 3.000 places envisagées relèvent des 10.000 places annoncées. Les projets

niet toevallig tot de meest filegevoelige locaties van het wegennet.

Het is duidelijk dat voor deze grote groep pendelaars uit de richting van Antwerpen, Gent en de Kempen, idealiter voldoende overstapparkeercapaciteit gecreëerd zou moeten worden in de omgeving van Dilbeek, Strombeek, Grimbergen en Vilvoorde. Het is dan ook van enorm belang dat zowel de plannen voor het UZ Brussel als die voor de overstapparking op Parking C gerealiseerd kunnen worden. Dat gebeurt het liefst zo snel mogelijk.

De 3.000 voorgestelde overstapparkeerplaatsen op Parking C maken uiteraard een groot deel uit van de beoogde 10.000 parkeerplaatsen die u aankondigde. In die zin is het eigenlijk onbegrijpelijk dat het terrein op Parking C al zestig jaar volstrekt onderbenut wordt om de mobiliteitsdruk op de binnenstad te helpen opvangen. Ook de plannen om overstapparkeerplaatsen aan het UZ Brussel te realiseren, verkeren momenteel nog in een aanloopfase. Tegelijkertijd merken we dat er in beide delen van Brussel de komende jaren enkele stedenbouwkundige ontwikkelingen op het programma staan waardoor de mobiliteitsdruk daar nog zou toenemen.

Bestudeert het gewest afgezien van de plannen om overstapparkings te creëren aan het UZ Brussel en op Parking C nog andere opties in het noorden en noordwesten van het Brussels Gewest? Zo ja, welke? Heeft het gewest al onderhandelingen gevoerd met Vlaanderen of de Vlaamse gemeenten in de Noordrand van Brussel om extra overstapparkings te creëren op hun grondgebied?

Heeft parking.brussels recente cijfers over het aantal pendelaars die met de wagen via de noordelijke en noordwestelijke invalswegen Brussel binnenrijden?

Kunt u ons een stand van zaken geven over de dossiers van de overstapparking op Parking C en aan het UZ Brussel? Hoe sluiten die aan bij de plannen voor nieuwe of bestaande parkeerinfrastructuur op die terreinen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

immobiliers de grande envergure prévus dans ces deux zones auront aussi un impact majeur sur la mobilité.

Outre les projets de parkings de dissuasion sur les sites de l'UZ Brussel et du Parking C, la Région envisage-t-elle d'autres dans le nord et le nord-ouest de Bruxelles ? Quels sont-ils ? La Flandre, ainsi que les communes flamandes dans le nord ont-elles été consultées à cet effet ?

Disposez-vous de chiffres récents quant au nombre de navetteurs motorisés dans le nord et le nord-ouest de Bruxelles ? Quel est l'état d'avancement des parkings de dissuasion sur les sites du Parking C et de l'UZ Brussel ? Comment s'articulent-ils aux infrastructures actuelles et futures ?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Afgezien van Parking C is er een plan voor een overstapparking genaamd 'Esplanade/A12', vlak bij het kruispunt van de Romeinsesteenweg en de A12, naast de eindhalte van de tram. De milieueffectenstudie loopt nog en wordt eind dit jaar afgerond. Medio 2018 verwachten we het stedenbouwkundig certificaat. Daarna zullen we de procedure om de opdracht te gunnen aanvatten.

Momenteel lopen er geen onderhandelingen van het Brussels Gewest met Vlaanderen of de Vlaamse gemeenten ten noorden en noordwesten van Brussel over mogelijke overstapparkings op hun grondgebied. Wel zijn we op de hoogte van een plan voor een overstapparking dat momenteel door het Vlaams Gewest wordt opgesteld. De administratie en parking.brussels hebben daar contacten over gehad.

Ook met de NMBS wisselen we informatie uit en lopen er besprekingen over de ontwikkeling van overstapparkings op NMBS-terreinen in de omgeving van GEN- en NMBS-stations in en rond het Brussels Gewest.

Exacte cijfers over het aantal pendelaars uit de vermelde zones hebben we niet. We beschikken enkel over algemene cijfers. We zullen die onder meer analyseren in het kader van de aangekondigde studie van de big data. In de toekomst zullen we dus wel over cijfers beschikken.

Voor Parking C heeft parking.brussels een overeenkomst afgesloten met de vzw Tentoonstellingspark van Brussel (TPB) voor de uitbating van 3.000 overstapparkeerplaatsen in een toekomstige ondergrondse parking met een capaciteit van in totaal 10.000 parkeerplaatsen. Die parking hangt natuurlijk samen met de bouw van het stadion.

Parking.brussels heeft op ons verzoek contact opgenomen met het UZ Brussel over de uitbating van een deel van de personeels- en bezoekersparking als overstapparkings ter hoogte van het ziekenhuis in Jette. In dat kader wordt ook samen met het UZ Brussel en met de huidige uitbater van de parking, de firma Apcoa, bekeken hoe we de parkingcapaciteit kunnen uitbreiden zodat die kan dienstdoen als overstapparking.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Esplanade/A12 est un projet de parking de dissuasion qui sera déployé aux abords du carrefour entre la chaussée Romaine et l'A12. L'étude d'incidence environnementale sera achevée à la fin de cette année. Nous lancerons la procédure d'adjudication des travaux dès que nous aurons obtenu le permis d'urbanisme, soit vers la mi-2018.*

Aucune négociation n'est en cours avec la Flandre ou les communes flamandes du nord et du nord-ouest de Bruxelles concernant de possibles parkings de dissuasion sur leur territoire. Nous savons toutefois que la Flandre élabore un projet de parking de dissuasion de son côté.

Nous examinons avec la SNCB la possibilité de créer des parkings de dissuasion sur des terrains lui appartenant à proximité de gares du réseau express régional (RER) et SNCB dans Bruxelles et en périphérie.

Nous disposons seulement de données globales sur le nombre de navetteurs en provenance des zones que vous citez. Nous les analyserons dans le cadre de l'étude des métadonnées.

S'agissant du Parking C, un accord a été conclu avec Brussels Expo pour l'exploitation de 3.000 places de stationnement sur les 10.000 places d'un futur parking souterrain dont la réalisation dépend de la construction du stade.

Par ailleurs, la Région étudie la possibilité d'utiliser une partie du parking visiteurs et du personnel de l'UZ Brussel comme parking de dissuasion ainsi que l'extension du parking dans ce même objectif.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Denkt u dat die contacten met Vlaanderen zullen uitmonden in onderhandelingen, of is het voorbarig om daar al iets over te zeggen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is voorbarig.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de gebrekkige
mobiliteitsoplossingen naar aanleiding van
de heraanleg van de buurt rond de Ninoofse
Poort".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Beliris is bezig met de heraanleg van de buurt rond de Ninoofsepoort. De bedoeling van het project is volgens de website om de levenskwaliteit in de stad te verhogen, de doorstroom van het verkeer te verbeteren en meer veiligheid te creëren voor voetgangers en fietsers.

De heraanleg levert, zoals gewoonlijk, heel wat overlast op voor de buurtbewoners, want een aantal van de normale haltes voor het openbaar vervoer zijn, onder meer door de heraanleg van de tramschijnen, buiten dienst genomen. Maar het zijn vooral de frequentie en de willekeur waarmee de mobiliteitsalternatieven worden gewijzigd, die voor de buurtbewoners een doorn in het oog is. Er wordt gewag gemaakt van herhaalde omleidingen van buslijnen via andere routes, afschaffing van bussen naar het centrum en onregelmatige frequentie van de tram. Wij ontvingen berichten

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Pensez-vous que ces contacts mèneront à des négociations avec la Flandre ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne peux pas me prononcer à ce stade.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les solutions de mobilité insatisfaisantes prises dans le cadre du réaménagement du quartier de la porte de Ninove".

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- Beliris s'occupe du réaménagement du quartier de la porte de Ninove. Selon le site internet, l'objectif du projet est d'augmenter la qualité de vie en ville, d'améliorer la fluidité de la circulation et de sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

Comme de coutume, un tel réaménagement est synonyme de nombreuses nuisances pour les riverains. Ceux-ci sont excédés par le fait que plusieurs arrêts de transports en commun ne sont pas desservis, mais surtout par un problème de fréquences et d'arbitraire des alternatives mises en place en matière de mobilité.

La communication avec les riverains et les passants laisse clairement à désirer, ce qui est inacceptable dans le cadre de chantiers complexes comme celui-ci. Tant Bruxelles Mobilité que

dat er op sommige momenten zelfs helemaal geen alternatieven met het openbaar vervoer ter beschikking waren. Stewards maakten dat wel duidelijk aan de reizigers.

De ergernis over die slecht georganiseerde werf groeit bij de rechtstreeks betrokkenen. Op vraag van de bewoners is de stad zelf al overgaan tot de omzetting van een eenrichtingsstraat in een tweerichtingsstraat om de problemen te helpen opvangen. Op hetzelfde moment registreert het stadsbestuur van Brussel 25% extra sluipverkeer in de Anneessenswijk.

Volgens mij loopt de communicatie met buurbewoners en passanten duidelijk mank. Zowel Brussel Mobiliteit, Beliris als de MIVB draagt verantwoordelijkheid. Zeker bij complexe werven zoals die aan de Ninoofsepoort, is dat uit den boze. Misschien moeten de protocollen tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en Beliris eens herzien worden.

Hoeveel klachten over de werken aan de Ninoofsepoort ontvingen de MIVB en Brussel Mobiliteit? Kunt u uitleggen waarom de mobiliteitsalternatieven voor en tijdens de werken zo vaak veranderen? Op welke manier werd dat meegedeeld aan de buurbewoners?

Op welke manier wordt er op het vlak van communicatie rond die werf samengewerkt tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en Beliris? Hoe wordt de communicatie geëvalueerd?

Zijn de werken op schema? Waarom werd er sommige weekends geen alternatieve vervangbus voor de tram ingelegd?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Beliris is de initiatiefnemer voor de werf en dus verantwoordelijk voor de communicatie. Om het voor de omwonenden helder te houden, hebben we in overleg afgesproken dat Beliris alle communicatie uitvoert en het enige aanspreekpunt is voor alle interventies. Beliris stelde ook een ombudsman aan.

We hebben er al vaak over vergaderd: ook al is Beliris uitvoerder, het is een gewestelijk terrein en ik ben minister van Openbare Werken. Ook daar is

Beliris et la STIB en sont responsables, ce qui devrait les inciter à revoir leurs protocoles.

Combien de plaintes Bruxelles Mobilité et la STIB ont-ils enregistrées pour le chantier de la porte de Ninove ? Pourquoi les alternatives de mobilité mises en place avant et pendant les travaux changent-elles si fréquemment ? Comment les riverains en sont-ils informés ?

Comment s'organise la communication relative au chantier entre la STIB, Bruxelles Mobilité et Beliris ? Comment celle-ci est-elle évaluée ?

Les travaux respectent-ils le calendrier prévu ? Pourquoi, certains week-ends, des bus de remplacement ne sont-ils pas proposés ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Pour que les choses soient claires pour les riverains, nous avons convenu que Beliris, qui est responsable de la communication en tant que maître d'ouvrage, serait l'unique interlocuteur pour l'ensemble des interventions. Beliris a engagé un ombudsman à cet effet.

Comme nous en avons déjà souvent discuté, le fait que Beliris soit l'exécutant n'empêche pas qu'il s'agisse d'un terrain régional et que je sois ministre des Travaux publics. Il y a du travail dans

in de toekomst werk voor de administratieve vereenvoudiging van Brussel.

Ook de signalisatie van de werf werd via een specifiek bestek door Beliris aanbesteed om de werfsignalisatie van de verschillende intervenanten, Beliris, MIVB en de nutsmaatschappijen, gemeenschappelijk uit te voeren. Dat garandeert een betere afstemming en meer coherentie, wat voor iedereen een goede zaak is.

Beliris en de ombudsman waren steeds aanwezig op de wekelijkse werfvergaderingen voor de werken van de MIVB. Zo bleven ze op de hoogte van alle ontwikkelingen.

Op initiatief van Beliris heeft de MIVB voor de aanvang van haar werken een informatievergadering georganiseerd, waar de bewoners werden ingelicht over de organisatie en de impact ervan. De uitnodiging werd op 20.000 exemplaren verspreid.

Bij de organisatie van de werken wordt getracht om de impact voor het doorgaand verkeer en voor de reizigers zo beperkt mogelijk te houden. Dat betekent dat de werken in fasen worden opgedeeld en dat per fase een aantal modaliteiten wijzigen. Het alternatief is alles voor de hele duur af te sluiten, wat uiteraard ook niet kan.

Er is voor geopteerd om de tramlijnen te behouden. Indien aan weerskanten van de werf een onderbreking nodig was, dan kon die al wandelend overbrugd worden of werden er pendelbussen ingelegd. De MIVB heeft er ook over gewaakt dat de dienstverlening altijd op peil bleef. Zo werd bus 86 ter hoogte van de werf onderbroken om de regelmaat op de rest van de lijn niet te verstören en dus geen hinder te veroorzaken voor reizigers die enkel het stuk van de terminus Machtens tot het metrostation Weststation gebruiken.

De MIVB ontving slechts enkele klachten over de werf: vier in 2016, en vier in 2017. Brussel Mobiliteit heeft zes klachten ontvangen. De wervencommissie ontving twintig klachten in 2016 en twaalf klachten dit jaar.

De start van de werf kon veel beter. De regering heeft remediërend opgetreden. Ik woon daar trouwens vlakbij. Het is een vrij complexe werf op

ce domaine en termes de simplification administrative de Bruxelles.

Afin d'harmoniser la signalisation des divers intervenants, Beliris a confié la signalisation du chantier à un seul opérateur, sur la base d'un cahier des charges spécifique.

Beliris et l'ombudsman ont assisté à toutes les réunions de chantier hebdomadaires de la STIB, ce qui leur a permis d'être informés en permanence de tous les développements.

À l'initiative de Beliris, la STIB a organisé avant le début des travaux qui la concernaient une réunion d'information à destination des riverains, pour informer ceux-ci de l'organisation et de l'impact du chantier. 20.000 invitations ont été envoyées.

Afin de limiter au maximum l'impact sur le trafic de transit et les voyageurs, les travaux ont été divisés en phases successives, avec des modalités différentes par phase.

La ligne de tram a été conservée avec la possibilité, en cas d'interruption des deux côtés, de rejoindre un autre arrêt à pied ou d'emprunter une navette de bus. La STIB a également veillé à maintenir la qualité du service, notamment celle du bus 86 sur son tronçon entre le terminus Machtens et la gare de l'Ouest.

La STIB a reçu quatre plaintes au sujet du chantier en 2016, et quatre en 2017. Bruxelles Mobilité a enregistré six plaintes. La Commission de coordination des chantiers a reçu vingt plaintes en 2016 et douze cette année.

Le démarrage du chantier aurait pu mieux se passer. Le gouvernement a joué un rôle de remédiation.

Grâce à une concertation intense avec la police, le Siamu, la Ville de Bruxelles et mes services, la signalisation et les déviations ont été rapidement adaptées, en vue de garantir un meilleur confort sans hypothéquer l'exécution des travaux. La STIB a entretemps terminé sa part du chantier. J'espère que Beliris parviendra à respecter l'objectif de fin 2018 pour le réaménagement complet de ce chancré urbain.

En concertation avec la Ville de Bruxelles, il a été

een complex kruispunt.

Door het intensieve overleg met de politie, met de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, met de stad en mijn diensten werden de signalisatie en de omleidingen vrij snel aangepast voor een hoger comfort, zonder dat de uitvoering van de werken werd gehypothekeerd. De werken van de MIVB zijn intussen afgewerkt. Ik hoop dat Beliris de planning aanhoudt en eind 2018 klaar is met de volledige heraanleg van die stadskanker.

In goed overleg met de stad Brussel - ik hoop dat dat kan blijven - is er beslist om het plein nog wat uit te breiden. Er wordt een bijkomende vergunning ingediend, zodat die werken meegenomen kunnen worden en er een coherent geheel komt. Ook al zijn er ontwikkelingen in de stad Brussel, ik zal in elk geval mijn goede wil blijven tonen en vooruitgaan met het dossier, want het is in het belang van de Brusselaars.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de 'Bike Experience'-campagne".

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 DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

décidé d'agrandir la place. Un permis complémentaire a été délivré pour que ces travaux puissent être intégrés de manière cohérente dans l'ensemble.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la campagne 'Bike Experience'".

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 M. EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de investeringen in het Brusselse spoor en de zogenaamde 60/40-sleutel".

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *De federale regering beknibbelt op het investeringsplan van de spoorwegen. Daardoor lopen de renovatie en aanleg van heel wat spoorlijnen vertraging op. Het is maar de vraag of het GEN er ooit komt. Bovendien verkeren de Brusselse stations in erbarmelijke staat.*

Er wordt vaak gesproken over de 60/40-verdeelsleutel van het investeringsplan van de NMBS. Sommige Waalse collega's zouden die graag wijzigen omdat het heuvelachtige Waalse landschap meer investeringen vereist. Vlaanderen vindt dan weer dat de verdeelsleutel gebaseerd moet zijn op het aantal passagiers.

Welke gevolgen heeft die 60/40-verdeelsleutel voor Brussel? Er zijn immers ook heel wat Brusselaars die de stations gebruiken en veel treinen doorkruisen het Brussels Gewest.

Hoe verzekert u dat de NMBS ook investeert in het Brusselse spoorwegennet en de Brusselse stations en daarbij rekening houdt met het aantal inwoners? We moeten vermijden dat het gewest moet opdraaien voor investeringen die de NMBS en Infrabel nalaten, want daar begint het toch op te lijken. Het is zorgwekkend dat de federale staat zijn lasten afwentelt op de gemeenten en het gewest.

Welke middelen werden er in het laatste meerjarenplan van de NMBS toegewezen aan de drie gewesten? Welk aandeel heeft het Brussels Gewest daarin? Is er een groot verschil tussen de toegewezen budgetten en de concrete uitvoering? Zo ja, heeft het Brussels Gewest daardoor middelen verloren of werd de toekenning van die middelen uitgesteld?

Hebt u de Brusselse belangen verdedigd bij de betrokken instanties? Werd het Brussels Gewest geraadpleegd over de prioriteiten van de investeringen, met name de afstemming van het aanbod van de spoorwegen op dat van de MIVB?

concernant "les investissements dans le rail bruxellois et la clé dite 60/40".

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- À l'instar de mes collègues wallons, qui interrogent souvent leur ministre compétent sur les conséquences de la politique de la SNCB sur le rail wallon, je souhaiterais vous interroger sur la préservation des intérêts bruxellois.

Comme vous le savez, le gouvernement fédéral a raboté le plan d'investissement du chemin de fer. La rénovation et la construction de nombreuses lignes subissent des retards. On se demande même si le réseau express régional (RER) entrera un jour en gare !

En parlant de gares, on ne peut pas dire que nos gares bruxelloises soient réellement en bon état. Nous entendons souvent que le plan d'investissement de la SNCB est soumis à une clé de répartition de 60/40, que certains au sud du pays souhaitent modifier afin de mieux tenir compte de leurs réalités vallonnées, exigeant plus d'investissement. Le nord du pays, quant à lui, souhaite que l'on tienne compte du nombre de voyageurs proportionnellement transportés.

Quelle est la place de Bruxelles dans cette clé de 60/40 ? On ne parle en effet jamais des 10,5% de Bruxellois de ce pays qui utilisent aussi les gares, ni de la Région bruxelloise, qui est traversée de part en part par le réseau ferroviaire sans en être toujours bénéficiaire.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus quant à l'assurance des investissements de la SNCB dans notre Région, dans nos gares et dans notre réseau, à concurrence de notre proportion réelle d'habitants ? En effet, il ne faudrait pas que l'attitude d'abandon de la SNCB à l'égard de Bruxelles conduise in fine nos autorités locales ou régionales à venir les rénover à la place de la SNCB ou d'Infrabel. Or, c'est ce qui est en train de se passer. C'est très inquiétant, puisque ce sont des charges que l'État fédéral fait peser sur les communes ou la Région.

Quels sont les montants affectés aux trois Régions dans le dernier plan pluriannuel de la SNCB ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Over spoorweginvesteringen wordt onderhandeld in een investeringscomité waarin onder meer vertegenwoordigers van de gewesten zitting hebben en dat wordt aangestuurd door de federale minister van Mobiliteit. Net als de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel werd het meerjarenplan voor investeringen nog niet goedgekeurd.*

Op 7 juli 2017 nam de interministeriële conferentie wel akte van de beslissing van de federale regering om een miljard euro uit te trekken voor de voltooiing van de GEN-werkzaamheden en een aantal gewestelijke prioriteiten inzake spoorwegen. Dat bedrag komt bovenop de resterende 228 miljoen euro van het GEN-fonds en de Waalse voorlopige financiering van 257 miljoen euro. In totaal gaat het om bijna 1,5 miljard euro.

Op basis van hun eigen spoorwegstrategie hebben de gewesten bij het investeringscomité projectvoorstellen ingediend. De federale staat en de gewesten zullen alles in het werk stellen om daar zo snel mogelijk een samenwerkingsakkoord over te sluiten, alsook over het tijdschema.

De 60/40-verdeelsleutel heeft betrekking op territoriale investeringen in Vlaanderen en Wallonië. Rollend materieel, projecten van nationaal belang en het Brussels Gewest vallen daarbuiten. Er wordt dus geen specifiek bedrag besteed aan Brussel. Doordat de 60/40-verdeelsleutel voortaan tweejaarlijks geldt, kan die voortaan flexibeler worden toegepast.

Het laatste meerjarenplan voor investeringen betrof de periode 2012-2025, maar dat werd vanaf

Quelle est la part de la Région bruxelloise ? Entre les budgets affectés et la réalisation concrète, y a-t-il une différence importante ? Si oui, les montants sont-ils reportés ou perdus pour la Région bruxelloise ?

Avez-vous défendu les intérêts bruxellois au sein des instances ad hoc ? Les investissements sont-ils concertés avec la Région bruxelloise en termes de priorités, et notamment de complémentarité et d'intermodalité avec la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les investissements ferroviaires font l'objet d'une négociation au sein d'un comité d'investissements, composé entre autres de représentants des Régions. Ce comité, piloté par le ministre fédéral de la Mobilité, par l'entremise du Service public fédéral (SPF), est chargé d'arbitrer et de programmer les différentes demandes d'investissements. Le plan pluriannuel d'investissements (PPI) n'a pas encore été approuvé, pas plus que les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

Les investissements programmés par les sociétés ferroviaires le sont donc en dehors du cadre formel. Toutefois, le 7 juillet dernier, la Conférence interministérielle a pris acte de la décision du gouvernement fédéral d'octroyer de nouveaux moyens financiers, à concurrence d'un milliard d'euros, pour finaliser les chantiers du réseau express régional (RER) et de certaines priorités ferroviaires régionales.

Les moyens financiers seront affectés à l'achèvement des travaux du RER et à l'exécution d'une série de chantiers prioritaires, complétés par le solde du fonds RER de 228 millions d'euros et le préfinancement wallon de 257 millions d'euros, qui n'ont pas encore été activés. Le budget total de l'ensemble de l'opération s'élève à près d'1,5 milliard d'euros.

La réalisation des priorités ferroviaires régionales s'effectuera sur la base des priorités fixées par les Régions, car elles ont été établies dans le cadre de leur propre stratégie ferroviaire, à l'aide de fiches de projets qu'elles ont introduit au comité d'analyse du comité d'investissements.

2015 opgeschorst. Het lijkt erop dat Brussel ongeveer 15% van de middelen ontving, maar het toepassingsgebied is erg moeilijk in te schatten. De federale minister van Mobiliteit heeft voldoende middelen beschikbaar gesteld voor de werkzaamheden aan lijn 161 (Ottignies) en lijn 124 (Nivelles). Die zouden in 2023 klaar moeten zijn.

Voorts zal het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) opnieuw regelmatig samenkommen voor constructief overleg. Een aantal maanden geleden werden de gewestelijke bestuurders trouwens opnieuw opgenomen in de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel. Ook in het investeringscomité worden de Brusselse belangen verdedigd door gewestelijke vertegenwoordigers en de bestuursraden van de vier maatschappijen van openbaar vervoer onderhouden regelmatig contact.

Uiteraard zijn wij niet blij met de besparingen die de federale overheid aan de NMBS oplegt, maar dat verhindert ons niet werk te maken van het netwerk van voorstadstreinen en de aansluiting op het metronet. We moeten nog met de federale regering overleggen over een bedrag van een paar miljoen euro voor de stations, want die zijn aan renovatie toe.

Kortom, als het budget van 1,5 miljard euro concreet wordt gebruikt, zal de ontwikkeling van het GEN in een stroomversnelling komen.

L'État fédéral et les Régions mettront tout en œuvre pour conclure au plus vite un accord de coopération sur les priorités ferroviaires sélectionnées et sur le calendrier prévu, afin de garantir la durabilité du financement complémentaire dans le temps.

La clé 60/40 répartit les investissements sur une base territoriale (Flandre/Wallonie), hors matériel roulant, hors Région Bruxelles-Capitale et hors projets d'intérêt national. La Région bruxelloise étant hors de la clé de répartition, aucun montant ne lui est spécifiquement dédié. La clé 60/40 sera désormais utilisée sur une base bisannuelle et non plus annuelle, ce qui permettra une plus grande souplesse dans son application.

Le dernier plan pluriannuel d'investissements concernait la période 2012-2025 et a été suspendu dès 2015. On peut penser que Bruxelles recevait environ 15% des montants, mais le périmètre d'intervention est très délicat à estimer. Le ministre fédéral prévoit des moyens suffisants pour finalement terminer tous les travaux d'infrastructure du RER, soit la ligne 161 (Ottignies) et la ligne 124 (Nivelles), dans un calendrier présumé de cinq à six ans. L'achèvement des travaux est prévu en 2023.

Le comité exécutif des ministres de la Mobilité se réunira à nouveau sur une base régulière, pour mener une concertation constructive. Il y a quelques mois, les administrateurs régionaux ont également été repris dans les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel. Par ailleurs, les intérêts bruxellois sont représentés au comité d'investissement et des entretiens et des contacts ont régulièrement lieu entre les administrations et les quatre opérateurs de transport public pour communiquer sur leurs projets respectifs et leur vision.

Évidemment, nous ne sommes pas satisfaits des économies imposées par le gouvernement fédéral, mais j'ai déjà expliqué comment nous travaillons à intégrer l'offre S et à la connecter à l'offre M.

Nous devons encore débattre avec le gouvernement fédéral d'une somme de quelques millions pour les gares. Nous avons expliqué qu'il était important, dans le cadre du déploiement du RER, que les stations bruxelloises soient rénovées et attrayantes.

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (*in het Frans*).- *U zegt dat theoretisch gezien ongeveer 15% van de middelen voor de spoorwegen aan het Brussels Gewest besteed wordt. Brussel is echter het nationale verkeersknooppunt waar 25% van de overstappen plaatshebben. Daarom verdienen de Brusselse stations wat meer aandacht en middelen, en vooral de kleinere stations. De renovatie van die kleine stations is niet zo duur en het zou onfair zijn om de gemeenten en de plaatselijke belastingbetalers daarvoor te laten opdraaien.*

Als we de spoorwegen aantrekkelijk willen maken, moeten de Brusselse regering en haar commissarissen voldoende druk uitoefenen, zodat het Brusselse spoornet en zijn haltes regelmatig gerenoveerd worden.

Honnêtement, même si la fréquence peut être améliorée, je crois que si le programme de 1,5 milliard d'euros se concrétise et se décide au niveau fédéral, il s'agira déjà d'un pas important vers le déploiement du réseau S.

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je souhaiterais disposer de votre réponse pour la relire à mon aise, car elle comporte beaucoup d'éléments.

Vous dites que la part de Bruxelles ne fait pas partie de la clé de répartition 60/40 et qu'elle atteint théoriquement plus ou moins 15%. J'aimerais que vous soyez attentifs à ces montants, compte tenu du fait que l'offre convergente des transports à Bruxelles fait de notre capitale le nœud intermodal de la Belgique, où s'effectuent 25% des correspondances.

Je ne dis pas qu'il faut y consacrer 25% des budgets à Bruxelles, mais nos gares sont en piteux état, en particulier les nombreuses gares des petites communes. Pour l'instant, aucune mesure n'est prise à leur égard. Or, les travaux de rénovation ne coûtent pas si cher et il serait injuste que les communes soient appelées à la rescoufse.

Ainsi, la SNCB a vendu sa gare de Paliseul pour un euro symbolique. Dans d'autres communes, comme à Uccle, Infrabel est prête à établir des baux emphytéotiques. De ce fait, ce sont finalement les contribuables locaux qui paient la rénovation de ces gares, ce qui n'est pas correct.

Au-delà du rail, je souhaiterais donc voir une pression convergente de votre gouvernement et des commissaires envoyés pour représenter nos intérêts, afin de disposer d'une vue globale et de rénover ainsi tant le rail que les haltes en temps opportun. Dans le cas contraire, il ne sera pas possible de rendre attractif ce moyen de transport.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE

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

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

betreffende "het taalgebruik op mededelingen van aanplakking".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Krachtens artikel 194/2 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden bij stedenbouwkundige of verkavelingsvergunningen de nodige mededelingen aan het publiek gedaan door middel van een zogenaamde 'mededeling van aanplakking'. In het hoofdstedelijk gewest moet dat zowel in het Nederlands als in het Frans gebeuren. De standaard aanplakborden zijn inderdaad tweetalig opgesteld, maar blijkbaar worden die door de bevoegde diensten alleen in het Frans ingevuld. Ook aan de Nederlandstalige kant van de borden worden namen en omschrijvingen vaak alleen in het Frans vermeld.

Ik bezorgde u als bijlage bij mijn mondelinge vraag een voorbeeld dat half mei in de omgeving het Madouplein was te bewonderen. Bruxelles Mobilité heet in het Nederlands ook Bruxelles Mobilité, en 'Bruxelles Développement urbain' heeft blijkbaar geen Nederlandse benaming. Bij 'voorwerp van vergunning' staat er 'réaménagement Madou' ingevuld. Kortom: voor de Vlamingen hetzelfde. Wanneer er dan eens een schuchtere poging tot Nederlands wordt gedaan, staat er onzin te lezen, zoals 'werken over dagen', wat een slechte vertaling is van 'chantier du jour'. Voorts zijn er zaken te lezen als 'behonds uitzondering'.

Waarom worden die aanplakkingen niet consequent in twee talen opgesteld en bij voorkeur in begrijpelijk Nederlands? Is er niemand van de betrokken diensten die voldoende Nederlands kent?

Wie is verantwoordelijk voor de genoemde overtredingen van de taalwet? Het Nederlands en het Frans moeten immers op voet van gelijkheid worden behandeld bij mededelingen aan het publiek. Dat is hier niet het geval.

Wat hebt u ondertussen ondernomen om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden?

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'emploi des langues dans les avis d'affichage".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *En vertu de l'article 194/2 du Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), les annonces à effectuer au public pour des permis d'urbanisme ou des permis de lotir doivent être publiées au moyen d'avis d'affichage, en français et en néerlandais. Pourtant, les panneaux d'affichage ne sont remplis qu'en français par les services compétents.*

En annexe à ma question orale, je vous avais transmis un exemple d'avis d'affichage visible à la mi-mai aux abords de la place Madou, rédigé presque exclusivement en français, les rares tentatives de traduction étant truffées de fautes.

Pourquoi ces affichages ne sont-ils pas réalisés systématiquement dans les deux langues, et de préférence dans un néerlandais compréhensible ? Personne ne connaît-il suffisamment le néerlandais dans les services concernés ?

Qui est responsable de ces infractions à la loi linguistique ? Le néerlandais et le français doivent être traités sur le même pied dans les communications au public.

Qu'avez-vous entrepris pour éviter que de tels problèmes se reproduisent ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is een fout gemaakt bij Brussel Mobiliteit. De organisatie heeft haar verontschuldigingen aangeboden voor de vergissing, die bij het lay-outen van het formulier gebeurd is. Blijkbaar zijn bepaalde velden van het formulier afhankelijk van elkaar en worden ze automatisch gecorrigeerd, zodat in het Nederlandse veld dezelfde tekst wordt weergegeven als in het Franse veld. Het betrokken personeelslid heeft dat niet opgemerkt. Zo zijn de vergissingen in de tekst gesloten.

Het aanplakbord werd ondertussen verbeterd en de foute mededeling van de aanplakking wordt in de komende dagen vervangen. Om het probleem te verhelpen, werden de vakjes in beide talen ingevuld, aan beide kanten van het formulier.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ik heb het niet alleen over het bord dat ik als voorbeeld aanhaalde. Er worden wel vaker fouten gemaakt. Volgens mij wordt er slordig mee omgesprongen. Vermoedelijk zijn het vaak Franstalige personeelsleden die de aanplakking invullen of opmaken. Voor het gemak, of door een onvoldoende kennis van de Nederlandse taal, springen ze nogal lichtzinnig om met de Nederlandstalige versie. Kunt u de betreffende diensten aanmanen om in het algemeen voorzichtiger te zijn en de taalwetgeving te respecteren? Dat zou in de toekomst heel wat overtredingen van de taalwet kunnen voorkomen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het contactloos betalen op het net van de MIVB".

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Bruxelles mobilité a présenté ses excuses pour l'erreur qui s'est produite lors de la mise en page du formulaire. Apparemment, certains champs du formulaire sont corrigés automatiquement, de sorte que le texte français a été repris dans les champs néerlandais. Le membre du personnel concerné ne l'a pas remarqué.*

Le panneau d'affichage a été corrigé entre-temps et cet avis sera remplacé dans les prochains jours. Pour éviter ce problème, les cases ont été remplies dans les deux langues, des deux côtés du formulaire.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *L'exemple que j'ai cité n'est pas isolé. Il y a souvent des erreurs. C'est de la négligence. Il est probable que ce soient souvent des francophones qui remplissent les avis d'affichage. Par facilité ou à cause d'une connaissance insuffisante du néerlandais, ils prennent la version néerlandophone à la légère. Pourriez-vous sommer les services concernés d'être plus prudents et de respecter la législation linguistique ?*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "le paiement sans contact sur le réseau de la STIB".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Contactloos betalen op het MIVB-net met het systeem 'tap and go', zoals dat in Londen bestaat, zou heel handig zijn voor gelegenheidsreizigers en toeristen omdat zij dan niet vooraf een ticket hoeven te kopen. In elke moderne stad moet je op die manier voor het openbaar vervoer kunnen betalen. Nogal wat deelnemers aan de '20 km door Brussel' zouden u zeer dankbaar zijn als ze na afloop van de loopwedstrijd niet zo lang moesten aanschuiven om een metroticket te kopen. Ik hoop dat dergelijke toestanden binnenkort tot het verleden behoren.

U gaf aan dat u voorstander bent van een dergelijk systeem, maar dat de MIVB nog met een aantal hindernissen kampt. Zo moeten de ontwaardingstoestellen een upgrade krijgen, de gegevensstromen zouden beveiligd en gecertificeerd moeten worden enzovoort. Er is echter licht aan het einde van de tunnel, want u kondigt aan dat het over twee jaar niet langer nodig zal zijn om een Mobibkaart te kopen om in Brussel de bus, tram of metro te nemen. Reizigers zullen dan kunnen betalen voor een rit door hun kredietkaart voor het ontwaardingsapparaat te houden. Op iets langere termijn zouden ze ook met hun smartphone kunnen betalen. Dat zou een heel goede oplossing zijn.

Welke investeringen moeten er gebeuren of zijn al gedaan om contactloos betalen op het MIVB-net mogelijk te maken?

Gaat het louter om een update van de ontwaardingstoestellen, of moeten er ook toestellen vervangen worden?

Wat is het totale kostenplaatje van de investeringen?

Zal het contactloos betalen ook mogelijk zijn met een debetkaart? Het is te hopen voor de vele toeristen.

Hoe zal de gegevensstroom en dus de privacy beveiligd worden?

Wordt er gewerkt met een testfase? Wanneer kan die beginnen?

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Dans chaque ville moderne, les voyageurs occasionnels et les touristes devraient avoir le loisir d'acheter un titre de transport via le système Tap & Go, comme c'est déjà le cas à Londres.

Vous vous êtes dit favorable à un tel système, tout en évoquant les obstacles techniques auxquels la STIB est confrontée, comme le renouvellement des oblitérateurs. Vous avez annoncé que, d'ici deux ans, il serait possible de payer son titre de transport à l'aide de sa carte de crédit et, à un peu plus long terme, avec son smartphone.

Quels sont les investissements réalisés ou futurs qui permettront le paiement sans contact sur le réseau de la STIB ? Quel est le coût total de ceux-ci ?

S'agit-il uniquement d'une mise à jour des oblitérateurs ou du remplacement des appareils ?

Le paiement par carte de débit sera-t-il également possible ?

Comment la protection du flux de données et de la vie privée sera-t-elle garantie ?

Une phase de test est-elle prévue ?

Vous sembliez préoccupé par le retard des banques en matière de déploiement du paiement sans contact. Comment les choses avancent-elles à ce niveau-là ?

Idéalement, les quatre sociétés belges de transport devraient opter pour un système de paiement identique que les clients appellent de leurs vœux depuis longtemps.

Vous êtes-vous entretenu à ce sujet avec vos homologues régionaux et fédéraux ? Partagent-ils l'ambition de la Région bruxelloise ?

Le fournisseur extérieur qui sera chargé de la mise à jour du système informatique Pulse supportant le système Mobib a-t-il été désigné ?

Quand le nouveau système informatique sera-t-il adapté ?

U was bezorgd dat de banken een technologische achterstand hebben op het vlak van het contactloos bankieren. Hoe zit het met het tijdschema op dat gebied?

Idealiter kiezen de vier Belgische vervoermaatschappijen samen voor een identiek betaalsysteem. Ik denk dat de klanten daar al heel lang op wachten.

Hebt u daarover overlegd met uw regionale en federale ambtsgenoten? Hoe staan zij tegenover contactloos betalen met debetkaart, kredietkaart of smartphone?

Neemt het Brussels Gewest het voortouw in dit dossier, of merkt u dat bij de andere gewesten en op federaal niveau dezelfde ambitieleeft?

Het huidige Mobibsystem zal blijven bestaan, maar het computersysteem achter het systeem zal worden vernieuwd. Het nieuwe systeem krijgt de naam 'Pulse'. Daarvoor wordt met een externe leverancier gewerkt. Is die al gekozen?

Ligt er al een concreet project op tafel?

Wat is de verdere timing voor de vervanging van het computersysteem?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Er moet aan drie voorwaarden voldaan zijn om contactloos betalen en valideren met een zogenaamde EMV-kaart mogelijk te maken.

Ten eerste moet er een ticketingsysteem zijn dat PCI-gecertificeerd is, wat wil zeggen dat het voldoet aan een internationale veiligheidsstandaard voor betaalkaarten. De MIVB heeft eind 2015 een nieuw ticketingsysteem besteld. Het is intussen verder ontwikkeld tot het Pulse-platform. De technische invoering zal medio 2017 starten en loopt eind 2019 af. Pulse zal uiteindelijk het oude Mobibplatform aansturen en aanvullen. Het zal alle functionaliteiten hebben die contactloos betalen mogelijk maken. In totaal zal het systeem tien miljoen euro kosten.

De tweede voorwaarde is een contactloos valideertoestel, conform de banknormen EMV en

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le paiement sans contact avec une carte à puce doit satisfaire trois conditions.*

Premièrement, il nécessite un système de ticketing conforme à la norme internationale de sécurité des cartes de paiement Payment Card Industry Data Security (PCI DSS). Fin 2015, la STIB a commandé un nouveau système de ticketing, qui a été intégré à la plate-forme Pulse. Celle-ci pilotera et complétera l'ancienne plate-forme Mobib et comportera toutes les fonctionnalités permettant un paiement sans contact. Ce système coûtera dix millions d'euros au total.

La deuxième condition est un oblitératateur sans contact, conforme aux normes bancaires Europay MasterCard Visa (EMV) et PCI DSS. La première génération d'oblitératrices de Mobib ne remplissait pas cette condition. On vérifie si la suivante peut

PCI. De eerste generatie ontwaardingsapparaten van Mobib kan niet EMV- of PCI-gecertificeerd worden. Er wordt echter nagegaan of de nieuwe generatie ontwaardingstoestellen een upgrade kunnen krijgen om aan de EMV- en PCI-norm te beantwoorden. Er worden bijkomende EMV-toestellen gekocht die onafhankelijk van de ontwaardingstoestellen van Mobib werken. De kostprijs kan momenteel nog niet berekend worden.

Een derde voorwaarde is de verbinding met PCI-gecertificeerde partners die de banktransacties beheren. De kosten worden berekend op basis van het aantal transacties.

Het zal niet enkel mogelijk zijn om met kredietkaarten als Visa en Mastercard te betalen, maar ook met een debetkaart van het type Maestro. Uiteraard worden de nodige internationale normen gerespecteerd.

We willen niet sneller gaan dan de banken. Er komt een testfase. Pas eind 2018 zullen de vier Belgische grootbanken enkel nog contactloze bankkaarten uitgeven. De kleinere banken volgen later. We moeten dus wachten op de banken, het omgekeerde heeft geen zin. Tijdens de interministeriële conferentie hebben we uitdrukkelijk beslist om een werkgroep voor interoperabiliteit en tariefintegratie op te richten. Ik heb deze kwestie daar ook aangekaart. Uit ervaring weet ik immers dat het wrevel opwekt indien we op de anderen vooruitlopen, en dan loopt de hele operatie opnieuw vertraging op.

Onze partners begrepen heel goed dat we in Brussel, waar veel internationale reizigers komen, nood hebben aan een contactloos betaalsysteem. Daarom is het belangrijk dat de MIVB intensief en op een gestructureerde manier samenwerkt met de andere vervoersoperatoren en de Belgian Mobility Card (BMC). Zo kunnen we vooruitgang boeken.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Welke planning hanteert u?

De heer Pascal Smet, minister.- Normaal gezien kan het nieuwe systeem eind 2019 in werking treden.

être adaptée pour répondre aux normes. Le coût des appareils EMV supplémentaires que la STIB est en train d'acquérir, et qui fonctionnent indépendamment des oblitératrices Mobib, ne peut être estimé à ce stade.

Une troisième condition est le lien avec des partenaires certifiés PCI pour la gestion des transactions bancaires. Les frais sont calculés en fonction du nombre de transactions.

Les paiements seront possibles non seulement à l'aide d'une carte de crédit, mais également d'une carte de débit de type Maestro.

Une phase de test aura lieu. Ce n'est que fin 2018 que les quatre grandes banques belges ne délivreront plus que des cartes bancaires sans contact. Elles seront suivies par les plus petites banques dans une phase ultérieure. Nous ne devons pas anticiper le travail des banques. J'ai d'ailleurs abordé ce point au sein du groupe de travail sur l'interopérabilité et l'intégration tarifaire.

Nos partenaires sont parfaitement conscients de la nécessité de mettre en place un système de paiement sans contact dans une ville comme Bruxelles, qui accueille de nombreux voyageurs internationaux. C'est pourquoi il importe que la STIB collabore intensivement et de manière structurée avec les autres opérateurs de transport et les responsables de la Belgian Mobility Card (BMC).

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Quand le nouveau système sera-t-il lancé ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Fin 2019.*

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

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 onbekwaamheid van de MIVB om haar eigen charter inzake reclame-ethiek te doen naleven".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het nieuwe geïntegreerd verkeerscentrum".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Op 22 mei vernamen we in de media dat er in 2019 een geïntegreerd verkeerscentrum komt in het centrum van de stad. De integratie van het Mobiriscentrum en de oproepcentrales van de MIVB zou een betere samenwerking met het toekomstige gewestelijke crisiscentrum, de federale politie en de lokale politie mogelijk maken.*

U zei onlangs ook dat het Brussels Gewest beschikte over nieuwe big data betreffende de verkeersstromen op het hoofdstedelijke grondgebied.

De MR is altijd voorstander geweest van betere mobiliteitsinformatie. Met het voorbeeld van Lyon in het achterhoofd heeft de MR-fractie daarom een

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'incapacité de la STIB à faire respecter sa propre charte d'éthique publicitaire".

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le nouveau centre intégré de gestion du trafic".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le lundi 22 mai dernier, la presse nous apprenait qu'un nouveau centre intégré de gestion du trafic réunissant l'actuel centre Mobiris et les dispatchings de la STIB devrait voir le jour en 2019 dans le centre-ville. Ce déménagement devrait permettre une meilleure collaboration avec le futur Centre de crise régional, le siège de la police fédérale et la police locale.

Le dispatching continuera de permettre le contrôle et la régulation des flux de trafic avec les feux qui sont connectés et un état des lieux de la congestion et des accidents dans les tunnels routiers.

Vous avez également communiqué que la Région bruxelloise avait récemment acquis de nouvelles

voorstel van ordonnantie ingediend tot oprichting van een openbare dienst die een geïntegreerd multimodaal informatiesysteem moet opzetten dat verder gaat dan wat Mobiris nu doet. We hopen dat de regering inspiratie vindt in ons voorstel.

Wanneer gaat Mobiris verhuizen? Hoeveel zal de verhuizing kosten? Wat is de bedoeling van de verhuizing?

Zal het nieuwe centrum ook toegang krijgen tot open data van de NMBS en gegevens over de bezettingsgraad van overstapparkings, het gebruik van deelfietsen en deelauto's?

Hoeveel hebben de big data over de verkeersstromen gekost? Waarom hebt u geen gebruik gemaakt van tellussen op drukke verbindingswegen? Kunnen we de gegevens van de Mustimulator updaten met de aangekochte metadata?

Hoeveel verkeerslichten zijn aangesloten op het centrum van Mobiris? Worden de verkeerslichten van alle kruispunten die het gewest overneemt systematisch op dat centrum aangesloten?

Wanneer krijgt het Mobiriscentrum de mogelijkheid om uitzendingen op FM te onderbreken voor berichtgeving?

mégadonnées relatives aux flux de circulation en Région de Bruxelles-Capitale.

Le MR s'est toujours montré favorable à une meilleure information quant aux données relatives à la mobilité et à une meilleure gestion de celles-ci. À cet égard, partant de l'exempte lyonnais, notre formation politique a déposé une proposition d'ordonnance créant et réglant l'exploitation d'un service public organisant un système d'information multimodale intégrée qui va plus loin que les missions gérées par l'actuel centre de gestion de Mobiris. Nous espérons que cette proposition inspirera votre gouvernement.

Pouvez-vous confirmer le déménagement de Mobiris ? Si oui, quand aura-t-il lieu ? Quel en sera le coût ? Quel est l'objectif visé par ce déménagement ?

Avez-vous retenu d'intégrer également au centre de gestion les données open data de la SNCB, du taux d'occupation des parkings de transit, de l'utilisation des vélos partagés ou encore de l'utilisation des voitures partagées en boucle ou en free floating ?

Quel a été le coût de l'achat des mégadonnées afin de connaître le flux de circulation ? Pourquoi ne pas avoir déployé des boucles de comptage dans les axes les plus fréquentés ? Les mégadonnées achetées permettront-elles d'actualiser les données d'entrées pour l'année 2017 dans le simulateur Musti ?

Combien de feux sont-ils connectés au centre de gestion Mobiris ? Tous les carrefours à feux repris par la Région sont-ils connectés ?

Avez-vous retenu de connecter le centre de gestion Mobiris au système de transmission FM break-in ? Si oui, quand ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De regering heeft inderdaad beslist om een geïntegreerd mobiliteitscentrum op te richten, waarin de wachtdienst van Mobiris en de oproepcentrale van de MIVB zullen worden ondergebracht.

De MIVB is momenteel op zoek naar een gebouw

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

M. Pascal Smet, ministre.- La décision de principe de constituer un centre intégré de mobilité regroupant la permanence de Mobiris et les centres de répartition de la STIB a bien été prise par le gouvernement.

La STIB est actuellement à la recherche d'un bâtiment pour abriter ce centre. La date du

voor dat centrum. De verhuizingsdatum en de kostprijs hangen af van de vereiste renovatiewerkzaamheden.

De prioriteit van Brussel Mobiliteit is zo veel mogelijk gegevens over het wegennet verzamelen. Voor de verdere uitbouw van overstapparkings hebben we nood aan gegevens over de bezettingsgraad. Dankzij het dynamische parkeergeleidingssysteem zullen we ook gegevens krijgen over de Vijfhoek en omgeving.

Als er grote werken of evenementen plaatsvinden, zullen we het publiek adviseren om andere vervoersmiddelen te gebruiken, zoals de fiets of deelauto's.

De gegevens van de NMBS zijn nog niet geïntegreerd, maar in de toekomst moet dat zeker kunnen. Brussel Mobiliteit en de MIVB wisselen al gegevens uit en in het nieuwe gebouw zullen ze nog beter samenwerken.

De totale kostprijs voor de aankoop van big data bedraagt 300.000 euro. Het gaat om twee aparte gegevensbronnen met verschillende doelstellingen. De gegevens over deelauto's bieden zicht op ritten en telecomgegevens bieden inzicht in verplaatsingsstromen. Een van de doelstellingen van de aankoop is de update van het Mustimodel.

In 2016 werden er 52 tellussen geplaatst op drukke verbindingswegen. Dit jaar komen er 90 bij. Alle gegevens worden doorgestuurd naar de verkeerslichtcentrale.

Momenteel zijn 70 kruispunten verbonden met de verkeerslichtcentrale. Dat kan alleen als ze compatibel zijn. Het contract voor de levering van compatibele verkeerslichten liep twee jaar vertraging op door een procedure bij de Raad van State. Op termijn zullen alle gewestelijke kruispunten met de verkeerslichtcentrale worden verbonden.

Brussel Mobiliteit heeft de voorbije jaren al 44 gemeentelijke kruispunten overgenomen. Na een aanslepend conflict met de stad Brussel lijkt er nu ook daar schot in de zaak te komen.

FM-break-intechologie wordt in alle autotunnels met een lengte van meer dan 300 meter gebruikt, maar alleen als de tunnel bij brand moet worden

déménagement et son coût dépendront de la conclusion de cette recherche et des travaux d'adaptation et de modernisation de ce bâtiment.

La priorité de Bruxelles Mobilité est de collecter un maximum de données sur le réseau routier. Dans le cadre du développement de parkings de transit, nous comptons bien disposer des données relatives à leur occupation. De plus, nous aurons accès aux données de parkings dans le cadre du téléjalonnement dynamique dans le Pentagone et aux alentours.

Nous ne manquons pas, dans nos conseils au public en cas de chantiers importants ou de grands événements, de promouvoir d'autres modes de déplacement comme le vélo ou les voitures partagées.

À l'heure actuelle, les données ouvertes de la SNCB ne sont pas encore intégrées, mais c'est certainement envisageable dans le futur. Des synergies existent déjà entre Bruxelles Mobilité et la STIB, et elles seront encore améliorées dans le nouveau bâtiment.

Le coût total pour l'acquisition des mégadonnées s'élève à 300.000 euros. Il s'agit de deux sources distinctes, avec des objectifs différents, les données "Floating Car" permettant d'obtenir des temps de parcours, et des données "Telecom" permettant d'obtenir les flux agrégés de déplacements. L'un des objectifs d'acquisition de ces données est de pouvoir alimenter l'actualisation du modèle Musti.

En 2016, 52 boucles de comptage ont été placées sur les axes fort fréquentés ; en 2017, 90 boucles de comptage seront placées sur les axes fort fréquentés. Elles seront toutes lues dans la centrale des feux de signalisation. Elles seront également mises à disposition de la position via les données ouvertes.

Actuellement, 70 carrefours sont reliés à la centrale des feux de signalisation. Un carrefour ne peut être relié à la centrale que si le régulateur du trafic routier est compatible. Le contrat pour la livraison de régulateurs de trafic routier compatibles a connu un retard de deux ans en raison d'une procédure devant le Conseil d'État. À terme, tous les régulateurs de trafic routier de tous les carrefours régionaux devront être reliés à la centrale des feux de signalisation.

ontruimd. Op termijn zullen we het systeem ook gebruiken om andere verkeersinformatie te verspreiden.

Bruxelles Mobilité a déjà repris 44 carrefours aux communes ces dernières années, et entend continuer sur cette lancée. Nous devons reprendre contact avec la Ville de Bruxelles : après une période de blocage, nous avons obtenu des avancées ces dernières semaines avec le bourgmestre sortant et nous allons maintenant voir comment la situation évolue.

La technologie FM break-in est utilisée dans l'ensemble des tunnels routiers de plus de 300 mètres, mais uniquement pour l'évacuation en cas d'incendie dans les tunnels. À terme, des informations routières seront également diffusées via ce système qui, au vu de ses limitations techniques, restera toujours limité à ces tunnels routiers et ne s'appliquera jamais aux tunnels moins longs ou en surface.

Nous souhaitons, notamment avec le changement de direction de Bruxelles Mobilité, faire évoluer grandement le service Mobiris dans les années à venir.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *De integratie is absoluut nodig om automobilisten te informeren over alternatieve routes en beter te kunnen ingrijpen in de verkeersstroom, bijvoorbeeld door een verkeerslicht langer groen te laten na een ongeluk.*

Zal het verkeerscentrum gegevens over parkeergarages en deelauto's of metrovertrekijken kunnen weergeven op informatieborden in de tunnels en op andere locaties?

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cette intégration est fondamentale car il faut réellement aider les automobilistes en proposant des parcours alternatifs en cas de problème et améliorer la gestion du trafic. Par exemple, il faut pouvoir ouvrir un feu vert plus longtemps quand un incident survient en amont.

Les panneaux d'information dans les tunnels et au-dessus de tous ces passages, en amont des grands parcours, seront-ils connectés de la même façon pour offrir toutes les informations utiles comme la localisation de places de parking, de voitures partagées, ou les horaires de métro ?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Op termijn is dat niet uitgesloten, maar het is niet goedkoop. We zullen het er nog over hebben.*

- Het incident is gesloten.

M. Pascal Smet, ministre.- À terme, cela n'est pas exclu, mais c'est très onéreux, le sujet est donc encore en débat. Nous y reviendrons.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

betreffende "de aanbieding van de dienst UberVan in Brussel".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Op 31 mei kondigde Uber zijn nieuwe dienst UberVan aan. Deze dienst is bedoeld om in te spelen op de vraag naar verplaatsingen in groep of met het gezin. Je kunt gemakkelijk een auto met chauffeur boeken, bijvoorbeeld om met een groep vrienden veilig naar huis te gaan na een feestje.*

Bovendien kan de kostprijs worden verdeeld onder meerdere mensen. Wij zijn dan ook niet verbaasd dat de Responsible Young Drivers dit initiatief steunen.

Bent u op de hoogte van dit nieuwe vervoersaanbod op de Brusselse markt en wat vindt u ervan?

Wordt de regelgeving betreffende het personenvervoer gerespecteerd?

Heeft er overleg plaatsgevonden met Uber? Zo ja, waarover ging dat?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik heb het nieuws net zoals u via de pers vernomen en heb met Uber geen contact gehad over deze nieuwe dienst. Als de reglementering niet wordt*

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'implantation de UberVan à Bruxelles".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le mercredi 31 mai, Uber annonçait en grande pompe le lancement d'une nouvelle offre de services : UberVan.

Cette troisième activité du groupe répondrait à une demande du marché bruxellois par une offre de trajets en groupe, voire en famille, via la mise à disposition de véhicules pouvant accueillir jusqu'à six personnes en même temps.

Cette nouvelle offre présente un certain nombre d'avantages, dont la facilité et la rapidité de réservation du véhicule et de son conducteur et la garantie d'arriver à bon port et l'absence de considérations organisationnelles qui se greffent généralement aux retours de soirées, parfois arrosées, entre amis.

Par ailleurs, une nouvelle option dans l'offre du groupe précise que le prix de la course peut être divisé par le nombre de personnes prises en charge. On ne s'étonnera donc pas du soutien de l'antenne bruxelloise des Responsible Young Drivers à l'initiative.

M. le ministre, avez-vous connaissance de cette nouvelle offre de transport sur le marché bruxellois et qu'en pensez-vous ?

Respecte-t-elle les réglementations en vigueur pour le transport de personnes à Bruxelles ?

Des discussions ont-elles eu lieu avec le groupe Uber à ce sujet, et sur quoi ont-elles porté ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas eu de contact avec la société Uber quant à ce nouveau service. J'ai appris la nouvelle par la presse, comme vous. Il est évident que si la réglementation n'est

gerespecteerd, zullen de gewestelijke controleurs een proces-verbaal opstellen of de voertuigen in beslag nemen. Wij zullen toezien op de naleving van de regelgeving.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de werf in de Noordstraat in de Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwwijk".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt ingetrokken door de indiener, en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de aanstelling van begeleiders op het Brussels openbaar vervoer (MIVB)".

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.

pas respectée, les contrôleurs de la Région dresseront un procès-verbal à charge des chauffeurs ou exploitants et, le cas échéant, saisiront les véhicules.

Nous vérifierons le respect de la réglementation.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "le chantier de la rue du Nord dans le quartier Notre-Dame-aux-Neiges".

M. le président.- La question orale est retirée par son auteure, et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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'accompagnateurs dans les transports en commun bruxellois (STIB)".

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.