



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 3 JULI 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 3 JUILLET 2017**

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD**SOMMAIRE**

MONDELINGE VRAGEN	8	QUESTIONS ORALES	8
Mondelinge vraag van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowitz	8	Question orale de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowitz	8
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		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,	
betreffende "de radars voor fietsers".		concernant "les radars pour cyclistes".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	10	Question orale de M. Bruno De Lille	10
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		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,	
betreffende "het invoeren van een fietsexamen in het rijbewijs".		concernant "l'ajout d'une épreuve vélo au permis de conduire".	
INTERPELLATIES	15	INTERPELLATIONS	15
Interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren	15	Interpellation de M. Arnaud Pinxteren	15
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het dramatische ongeval met een fietser en een vrachtwagen op de Louiza-rotonde".		concernant "le dramatique accident entre un vélo et un camion place Louise".	
Toegevoegde interpellatie van de heer André du Bus de Warnaffe,	16	Interpellation jointe de M. André du Bus de Warnaffe,	16
betreffende "het ongeval met een fietser en een vrachtwagen op de Louiza-rotonde".		concernant "l'accident entre une cycliste et un camion survenu sur le rond-point Louise".	

<p>Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,</p> <p>betreffende "het fietsongeval op het rondpunt Louiza waarbij een fietser levensgevaarlijk verwond raakte".</p>	16	<p>Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,</p> <p>concernant "l'accident de la circulation sur le rond-point Louise, à la suite duquel une cycliste est dans un état critique".</p>	16
<p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Pascal Smet, minister De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) De heer Bruno De Lille (Groen)</p>	20	<p>Discussion conjointe – Orateurs :</p> <p>M. Pascal Smet, ministre M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) M. André du Bus de Warnaffe (cdH) M. Bruno De Lille (Groen)</p>	20
<p>Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de grote werken in de zomer 2017 op de middenring".</p>	27	<p>Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</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 grands chantiers ouverts en été 2017 sur la Moyenne ceinture".</p>	27
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,</p> <p>betreffende "de chaotische toestand ingevolge het slechte beheer van de wegenwerken in het zuidoosten van het Gewest".</p>	28	<p>Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,</p> <p>concernant "la situation chaotique engendrée par la mauvaise gestion des chantiers de voirie dans le sud-est de la Région".</p>	28
<p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)</p>	30	<p>Discussion – Orateurs :</p> <p>Mme Céline Delforge (Ecolo) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)</p>	30
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de chaotische toestand ingevolge het slechte beheer van de wegenwerken in het zuidoosten van het Gewest".</p>	34	<p>Interpellation jointe de Mme Céline Delforge</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 "la situation chaotique engendrée par la mauvaise gestion des chantiers de voirie dans le sud-est de la Région".</p>	34
<p>Bespreking – Sprekers:</p>	38	<p>Discussion – Orateurs :</p>	38

De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)		M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	45	Interpellation de M. Paul Delva	45
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport met het openbaar vervoer".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'accessibilité en transports en commun de Brussels Airport pendant la nuit".	
Bespreking – Sprekers:	46	Discussion – Orateurs :	46
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)	
Interpellatie van mevrouw Els Ampe	48	Interpellation de Mme Els Ampe	48
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de klachten over de aanleg van tram 9".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les plaintes relatives à l'aménagement de la ligne de tram 9".	
MONDELINGE VRAGEN	49	QUESTION ORALES	49
Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	49	Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	49
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de 'Bike Experience'-campagne".		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'".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	49	Question orale de Mme Céline Delforge	49
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".		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".	

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)".	49	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)".	49
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 nieuwe busplan van de MIVB en de bus- en tramhalte 'Jette Station'".	49	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 nouveau plan bus de la STIB et l'arrêt de bus et de tram 'Jette Gare'".	49
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de signalisatie en de aanlegwerken rond de Basiliek van Koekelberg".	50	Question orale de M. Pierre Kompany à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la signalisation et les aménagements autour de la Basilique de Koekelberg".	50
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes, betreffende "de verkeerstest in de buurt van de Basiliek van Koekelberg".	50	Question orale jointe de Mme Annemie Maes, concernant "le test de circulation à l'entour de la Basilique de Koekelberg".	50
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 nieuwe metrostation Grondwet".	50	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 "la nouvelle station de métro Constitution".	50
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	50	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,	50

betreffende "het investeringsplan voor het openbaar vervoer".		concernant "le plan d'investissements dans les transports en commun".	
Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	51	Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	51
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de geluidsoverlast door trams in Jette".		concernant "les nuisances sonores causées par les trams à Jette".	

*Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.
Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

AAN 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 radars voor fietsers".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door de heer Marc Loewenstein voorgelezen.

De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Onlangs berichtten de media over de plaatsing van een digitale radar in Oost-Vlaanderen die snelheidsovertredingen van fietsers kan registreren. Er is ook al met fietsradars geëxperimenteerd in Zuid-Frankrijk. Brussel verbaliseert ook fietsers die aan een snelheid hoger dan 6 km/uur door de voetgangerszone rijden.*

Wat is uw standpunt over het gebruik van fietsradars in Brussel? Komen er snelheidsbeperkingen op de Brusselse fietspaden? Zijn er al snelheidsovertredingen opgetekend en hoe is dat gebeurd? Welke sanctie stond daar tegenover?

Is er een apart reglement voor snelle elektrische

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

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".

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, excusée, la question orale est lue par M. Marc Loewenstein.

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La presse a tout récemment relaté une initiative prise en Flandre orientale afin de sensibiliser les cyclistes à la vitesse excessive. Désormais, ces derniers pourront être flashés s'ils dépassent la vitesse autorisée. Pour ce faire, la police utilise un nouveau type de radar numérique capable de détecter des véhicules plus légers, comme les vélos. Ces radars peuvent être facilement dissimulés, par exemple, dans une poubelle.

Des radars pour vélos ont déjà été expérimentés dans des villes du Sud de la France afin d'assurer une meilleure cohabitation des cyclistes et des piétons. On y avait constaté que de nombreux cyclistes roulaient trop vite et représentaient un

fietsen, die gevaarlijk kunnen zijn voor andere weggebruikers?

danger potentiel pour eux-mêmes et pour les piétons, surtout dans les espaces partagés.

Nous savons que la Ville de Bruxelles a également pris l'initiative de verbaliser les cyclistes qui rouleraient dans le piétonnier à des vitesses excessives (la vitesse maximale autorisée étant de 6km/h), au risque de mettre les autres usagers en danger.

Quelle est votre position face à l'installation de radars pour vélos à Bruxelles ? Des limitations de vitesse sont-elles prévues sur les pistes cyclables bruxelloises ? Des vitesses excessives ont-elles déjà été constatées et de quelle manière ? Quelles ont été les sanctions ?

Enfin, une réglementation particulière a-t-elle été mise en place pour les vélos électriques rapides, qui peuvent parfois se révéler très dangereux pour les autres usagers, en ce compris les cyclistes plus lents, les piétons et les enfants ? Dans la négative, comptez-vous y remédier ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Debaets.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- Brussel is dichtbebouwd. Eventuele problemen vloeien vooral voort uit plaatsgebrek en niet zozeer uit een overdreven snelheid. De installatie van fietsradars is daarom niet opportuun. In Oost-Vlaanderen werden de fietsradars vooral langs jaagpaden opgesteld, waar grote snelheidsverschillen werden opgetekend tussen snelle fietsers enerzijds en trage fietsers en voetgangers anderzijds.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Les initiatives de radars pour cyclistes en Flandre orientale concernent principalement des chemins de halage, où des différences de vitesse élevées sont observées entre cyclistes lents et rapides et piétons. Cette problématique est peu comparable à celle d'un contexte urbain. Ainsi, Bruxelles est une ville beaucoup plus dense, où plusieurs moyens de transport circulent souvent en même temps sur la voie publique. Les problèmes de cohabitation sont donc davantage liés au manque d'espace qu'à la vitesse. C'est pourquoi nous jugeons peu opportun d'utiliser des radars pour cyclistes.

Er is geen specifieke snelheidsbeperking op fietspaden in het Brussels Gewest. Wel gelden uiteraard de algemene snelheidsbeperkingen.

Il n'existe pas de limitation de vitesse spécifique pour les pistes cyclables en Région bruxelloise, mais il va de soi que le régime de vitesse concerne également les cyclistes. Nous constatons régulièrement des conflits, principalement sur les trottoirs partagés, notamment rue de la Loi ou encore au niveau de l'aménagement cyclo-piéton le long du canal? qui n'est pas toujours très clair pour les usagers. Il s'agit là aussi principalement d'un problème d'espace partagé disponible. Les conflits sont surtout liés à la surprise des piétons, qui ne

Voor zover ik weet, werden er nog geen fietsers beboet in Brussel wegens overdreven snelheid. Dat zou trouwens contraproductief zijn, want de conflicten tussen fietsers en andere zwakke weggebruikers zijn voornamelijk te wijten aan een weginrichting die niet meer beantwoordt aan de noden van de weggebruikers.

In de wegcode worden speedpedelecs beschouwd als brommers van klasse B, wat betekent dat ze niet

toegestaan zijn op fietspaden aangeduid met borden D9 en D10. Het merendeel van de fietspaden is gemarkeerd met het D9-bord. Speedpedelecs zijn toegestaan op fietspaden met een D7-bord. Ze mogen niet op busbanen (F17), bijzondere overrijdbare beddingen (F18), in beperkte eenrichtingsstraten (M2) of op wegen voorbehouden voor voetgangers en fietsers (F99a), tenzij er een bromfiets op staat afgebeeld, samen met de letter P.

s'attendent pas toujours à voir surgir un cycliste ou à des cyclistes gênés par des groupes de piétons.

Je n'ai pas connaissance de sanctions infligées à des cyclistes pour vitesse excessive à Bruxelles. Nous considérons que les problèmes de cohabitation sont dus au fait que les aménagements ne répondent plus aux besoins des différents usagers. Il serait contre-productif de verbaliser les cyclistes à ces endroits, sachant qu'un aménagement convenable fait défaut.

Dans le Code de la route, les "speed pedelec" ou vélos électriques rapides sont assimilés à des vélomoteurs de classe B. En d'autres termes, ces vélos rapides ne sont pas admis sur les pistes cyclables signalées par les panneaux D9 et D10. La plupart des pistes cyclables sont équipées de ces panneaux, en tout cas du panneau D9. Le "speed pedelec" peut circuler sur les pistes signalées par un panneau D7. Par contre, il n'est pas autorisé à emprunter les bandes de circulation réservées aux bus (panneau F17), les sites spéciaux franchissables (F18), les sens uniques limités (M2) ou encore les chemins cyclo-piétons (F99a), sauf mention explicite du symbole d'un cyclomoteur accompagné de la lettre P.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik zal uw antwoord bezorgen aan mevrouw d'Ursel-de Lobkowicz, die eventueel aanvullende vragen zal stellen.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je me faisais l'interprète de Mme d'Ursel-de Lobkowicz. Je lui transmettrai votre réponse et lui laisserai donc le soin de vous poser des questions complémentaires, le cas échéant.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN

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

**GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN
DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-
BELEID EN DIERENWELZIJN,**

**betreffende "het invoeren van een
fietsexamen in het rijbewijs".**

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het Brussels Gewest is zeker niet de meest fietsvriendelijke regio. Er valt nog een lange weg af te leggen vooraleer Brussel zich kan meten met een stad als Kopenhagen. De problemen betreffen niet alleen de infrastructuur, maar ook het gedrag van de autobestuurders in Brussel. Zo parkeren ze op fietspaden en fietssuggestiestroken, rijden ze rakelings langs fietsers of snijden ze hen de pas af. Het zijn slechts enkele voorbeelden van wat fietsers in Brussel dagelijks moeten meemaken.

Ik vraag me af of die automobilisten al eens zelf op de fiets door Brussel hebben gereden. Dat zou immers kunnen verklaren waarom ze zo weinig met de fietsers rekening houden. Ze kunnen zich gewoon niet inbeelden hoe het is om op de fiets door het Brusselse verkeer te laveren.

De Fietsersbond deed het voorstel om in een aantal fietslessen te voorzien in het kader van het behalen van het rijbewijs. Op die manier zouden automobilisten zich immers beter in de leefwereld van de fietsers kunnen verplaatsen, met als resultaat dat ze meer respect aan de dag zouden leggen voor de andere weggebruikers.

In welke elementen voorziet de nieuwe rijopleiding om toekomstige autobestuurders rekening te doen houden met de fietsers?

Wat denkt u van het voorstel van de Fietsersbond in verband met een fietsexamen voor automobilisten?

Welke initiatieven hebt u zelf al genomen om toekomstige chauffeurs meer respect voor fietsers bij te brengen?

Worden er in andere landen maatregelen genomen die een positief effect sorteren?

**RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "l'ajout d'une épreuve vélo au
permis de conduire".**

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *La Région bruxelloise n'est pas particulièrement agréable pour les cyclistes, en raison des infrastructures, mais aussi du comportement des automobilistes à leur égard.*

Le Fietsersbond a proposé que plusieurs heures de cours de vélo soient intégrées à la formation au permis de conduire, afin que les automobilistes témoignent de davantage de respect pour les autres usagers de la route.

Quels éléments la nouvelle formation à la conduite automobile comporte-t-elle pour inciter les futurs conducteurs à être attentifs aux cyclistes ?

Que pensez-vous de la proposition du Fietsersbond d'instaurer un examen de vélo pour les automobilistes ?

Qu'avez-vous déjà entrepris pour que les futurs automobilistes apprennent à mieux respecter les cyclistes ?

D'autres pays ont-ils pris des mesures qui ont un effet positif ?

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

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

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De Brusselse regering heeft op 12 mei 2016 een principenota goedgekeurd over de hervorming van de Brusselse rijopleiding. Die zal in de loop van volgend jaar ingevoerd zijn. De hervorming focust niet alleen op rijvaardigheid, maar ook op de grootstedelijke context. Een gevolg daarvan is dat er meer aandacht is voor de actieve weggebruikers, meer bepaald de fietsers en voetgangers. Er wordt gehamerd op respect en hoffelijkheid. Tijdens de Middagen van de Verkeersveiligheid met het BIVV bleek opnieuw dat er in de openbare ruimte vaak conflicten ontstaan tussen de verschillende gebruikers.

Uit enquêtes blijkt dat het Brussels Gewest het op het vlak van respect en burgerzin iets minder goed doet dan de twee andere gewesten. Je moet er wel rekening mee houden dat je Brussel beter met andere grootsteden vergelijkt. Jammer genoeg bestaat er hierover nog niet zoveel onderzoek. Ook al is het niet zo zinvol om Brussel met landelijke gebieden te vergelijken, toch is het duidelijk dat de verkeersagressie in het gewest groot is.

Bij de organisatie van de opleiding worden de 'Goals for Driver Education' gevolgd. Dat zijn internationale criteria die verschillende niveaus van rijgedrag definiëren. De hogere niveaus hebben te maken met normen en waarden, de keuze van het vervoersmiddel enzovoort. De lagere niveaus betreffen het verkeer, het beheersen van het voertuig en de verschillende gradaties daarin.

In de klassieke rijopleiding worden vooral die lagere niveaus geëvalueerd. Dat zal veranderen, want in de nieuwe opleiding zullen ook de hogere niveaus uit de internationale criteria aan bod komen. In dat kader komt er een scholing over de stedelijke mobiliteit, over de keuze van het geschikte vervoersmiddel en over het respect voor de actieve weggebruiker.

Er wordt aan het rijexamen ook een risicoperceptietest toegevoegd. Dat is een simulatie waar beelden van allerlei verkeerssituaties worden vertoond en er bij toekomstige chauffeurs wordt

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Le gouvernement bruxellois a adopté le 12 mai 2016 une note de principe relative à la réforme de la formation à la conduite, qui entrera en vigueur au cours de l'année prochaine. Au-delà des aptitudes, cette réforme se concentre également sur le contexte de grande ville de Bruxelles, en redoublant d'attention pour les usagers actifs de la route, en particulier les cyclistes et les piétons.*

Selon des enquêtes, la Région bruxelloise est un peu moins performante que les deux autres Régions en matière de respect et de sens civique. Il convient toutefois de noter qu'il serait préférable de comparer Bruxelles avec d'autres grandes villes, mais que de telles comparaisons n'existent pas.

L'organisation de la formation suit le concept "Goals for Driver Education", soit des critères internationaux qui définissent différents niveaux de conduite. Les niveaux supérieurs se rapportent aux normes et valeurs, au choix du mode de transport, etc., tandis que les niveaux inférieurs concernent le trafic et la maîtrise du véhicule.

Alors que la formation à la conduite classique évalue surtout ces niveaux inférieurs, la nouvelle formation s'attachera aussi aux niveaux supérieurs, avec une éducation à la mobilité urbaine, au choix du mode de transport approprié et au respect des usagers actifs.

Un test de perception des risques sera également ajouté à l'examen du permis de conduire, afin de vérifier si les futurs conducteurs sont capables d'identifier les situations dangereuses ou s'ils y sont suffisamment préparés.

La proposition du Fietsersbond n'est certainement pas mauvaise, mais une grande partie de l'incompréhension entre les usagers de la route bruxellois tient au manque d'empathie vis-à-vis du mode de transport de l'autre usager. Beaucoup d'usagers, et singulièrement les automobilistes, pensent qu'ils sont seuls sur la route.

geverifieerd of ze in staat zijn gevaarlijke situaties te herkennen en of ze er voldoende op voorbereid zijn. De beelden gaan vooral over Brusselse verkeerssituaties waarbij fietsers, voetgangers, bussen, trams en zo meer betrokken zijn.

Het voorstel van de Fietsersbond is zeker niet slecht. Niemand kan er tegen zijn, maar een groot deel van het onbegrip tussen de Brusselse weggebruikers heeft te maken met het gebrek aan inlevingsvermogen in het vervoersmiddel van de andere weggebruiker. Heel veel mensen - en zeker de automobilisten - denken dat ze alleen op de weg zijn en verliezen daarbij uit het oog dat ze de openbare weg moeten delen met trams, bussen, voetgangers, motors en fietsers, waarmee ze nu eenmaal rekening moeten houden.

Ongeveer 20% van de Brusselse scholieren volgt momenteel een cursus om een fietsbrevet te behalen. Dat percentage kan beter. Het is immers een goede manier om meer jongeren en hun ouders op de fiets te krijgen. Er zijn weinig ouders die fietsen, zeker in vergelijking met landen als Denemarken, waar zelfs de burgemeester fietst. Twintig procent is niet slecht maar het aantal brevetten, zowel voor voetgangers als voor fietsers, moet omhoog.

Het Brussels Gewest heeft ambitieuze doelstellingen voor een modal shift naar duurzame vervoersmiddelen, zoals de fiets. De integratie van een fietsexamen in het nieuwe rijbewijs zou daartoe een belangrijke hefboom kunnen zijn. Of het de juiste werkwijze is voor een grootstedelijke context, is echter de vraag. Er zijn veel praktische obstakels. Veel mensen hebben geen fiets of geen enkele fietservaring. Ook ligt het aantal fietsende vrouwen een pak lager dan het aantal fietsende mannen. Het blijkt ook moeilijk om mensen uit sommige culturen - zoals de Noord-Afrikaanse - tot fietsen aan te zetten.

Ik deel uw bezorgdheid. We moeten de automobilisten er attent op maken dat ze zich niet alleen in het verkeer bevinden. Ze moeten rekening houden met andere weggebruikers en ook respect voor hen hebben. Dat zijn twee verschillende zaken. Om dat te bereiken, hebben we de risicoperceptietest ingevoerd.

Meer mensen op de fiets krijgen, is eveneens een bekommernis die ik met u deel. Een opleiding

Actuellement, environ 20% des écoliers bruxellois suivent un cours pour obtenir le brevet du cycliste. Ce pourcentage devrait être amélioré, car c'est une bonne manière d'inciter les jeunes et leurs parents à se déplacer à vélo.

La Région bruxelloise poursuit des objectifs ambitieux de transfert modal vers des modes de transport durables. L'intégration d'une épreuve vélo au nouveau permis de conduire pourrait y contribuer, mais on peut se demander si c'est le bon moyen dans un contexte de grande ville. Les obstacles pratiques sont nombreux. Beaucoup de personnes n'ont pas de vélo ou aucune expérience en la matière. De plus, le nombre de femmes cyclistes est nettement moins élevé que le nombre de cyclistes masculins. Il s'avère également difficile de convaincre certaines cultures, comme la nord-africaine, d'opter pour le vélo.

Je partage votre préoccupation. Nous devons rappeler aux automobilistes qu'ils ne sont pas seuls sur la route et qu'ils doivent respecter les autres usagers, mais il me semble que la Bike Experience ou d'autres initiatives plus accessibles seraient plus efficaces qu'une formation obligatoire. Les Pays-Bas et le Danemark, par exemple, qui comptent un très grand nombre de cyclistes, n'ont pas suivi cette voie, convaincus qu'elle n'est pas la bonne.

zoals de Fietsersbond voorstelt, zou een optie kunnen zijn, vooral als het om migrantenvrouwen gaat. We moeten er echter tevens voor zorgen dat het aantal behaalde fietsbrevetten in de scholen stijgt.

Doeltreffender dan een verplichte fietsopleiding, vind ik de bike-experience en andere laagdrempelige initiatieven die mensen zin doen krijgen om te fietsen. Ik heb mijn licht opgestoken in enkele landen waar u naar verwijst, meer bepaald Nederland en Denemarken. Het aantal fietsers ligt daar zeer hoog, maar toch hebben die landen niet gekozen voor een verplichte fietsopleiding. Zij zijn ervan overtuigd dat dat niet de juiste manier is.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is niet omdat iets elders niet gebeurt, dat ook Brussel eraan moet verzaken ... Ik vind het voorstel van de Fietsersbond vernieuwend en op verschillende vlakken interessant.

U wijst terecht op een aantal praktische problemen. Het klopt dat niet iedereen kan fietsen, maar de maatregel zou mensen ertoe kunnen aanzetten om te leren fietsen vooraleer ze hun rijbewijs halen. Op die manier wordt het gemakkelijker om een modal shift uit te voeren. Wie in Brussel met de auto rijdt, maar niet kan fietsen, ziet zijn of haar zelfstandigheid en onafhankelijkheid voor een stuk ingeperkt. Het zou voor heel wat mensen een extra motivatie kunnen zijn om te leren fietsen en daarna die fiets indien nodig effectief te gebruiken.

Een fietsbrevet is een goede zaak, maar behaal je meestal op jongere leeftijd. In dat kader leren kinderen vooral hoe ze zich moeten gedragen in het verkeer. Het fietsbrevet is uitgesproken gericht op het bezig zijn met de eigen veiligheid en de eigen plek op de openbare weg. Dat is een goede zaak en hoe meer mensen een fietsbrevet halen, hoe beter. Maar daaraan is wel een risico verbonden. Wanneer kinderen vervolgens opgroeien en hun rijbewijs willen halen, is het ofwel te lang geleden dat ze dat fietsbrevet hebben behaald ofwel zijn ze in tussentijd vergeten hoe gevaarlijk fietsen in Brussel is of voelt.

Hetzelfde geldt voor de risicoperceptietest. Men kijkt naar een bepaalde situatie en interpreteert

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Ce n'est pas parce que rien ne se passe ailleurs que Bruxelles doit renoncer. La proposition du Fietsersbond est novatrice et intéressante.*

Vous avez souligné à raison plusieurs problèmes pratiques. Il est exact que tout le monde n'est pas capable de rouler à vélo, mais une telle mesure pourrait inciter les gens à apprendre. Et cela faciliterait la réalisation d'un transfert modal.

Le brevet vélo, qui permet aux enfants d'apprendre à bien se comporter dans la circulation, est une bonne chose. Mais, lorsque les enfants ont grandi et veulent passer leur permis de conduire, cela fait souvent trop longtemps qu'ils ont passé ce brevet et ils ont oublié à quel point les cyclistes sont en danger ou se sentent comme tels à Bruxelles.

Il en va de même pour le test de perception du risque. Regarder une situation déterminée et interpréter le comportement à adopter, ce n'est pas la même chose que la vivre soi-même.

(Remarques de Mme Debaets)

Vous dites que cet aspect est également testé lors de l'examen. J'espère que c'est effectivement le cas.

Tout comme le Fietsersbond, j'estime que la réforme du permis de conduire est une bonne occasion pour introduire une épreuve vélo. Elle contribuerait à améliorer l'attention des conducteurs au contexte urbain que vise le

welk gedrag er nodig is, maar dat is niet hetzelfde als de dingen zelf beleven, want dan beseft men pas hoe lastig het kan zijn.

(Opmerkingen van mevrouw Debaets)

U zegt dat zo iets ook in het examen wordt getest. Ik mag hopen dat dat inderdaad het geval is.

Net als de Fietsersbond denk ook ik dat de hervorming van het rijbewijs een goede gelegenheid is om een fietsexamen in te voeren. Het beantwoordt perfect aan de gestelde eisen voor het nieuwe rijbewijs, dat meer aandacht voor de stedelijke context beoogt. Het zou ons bovendien helpen om de modal shift sneller te laten verlopen.

Hopelijk wilt u er nog eens over nadenken? Het zou goed zijn met de Fietsersbond samen te zitten. Zij kunnen u de details perfect uitleggen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat doe ik regelmatig, mijnheer De Lille.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het dramatische ongeval met een fietser en een vrachtwagen op de Louiza-rotonde".

nouveau permis de conduire. Cela nous aiderait de plus à passer plus rapidement à un transfert modal.

J'espère que vous voudrez bien encore y réfléchir. Vous devriez discuter avec le Fietsersbond qui pourrait vous expliquer les détails.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Je le fais régulièrement, M. De Lille.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le dramatique accident entre un vélo et un camion place Louise".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,**

**betreffende "het ongeval met een fietser en
een vrachtwagen op de Louiza-rotonde".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER BRUNO DE LILLE,**

**betreffende "het fietsongeval op het
rondpunt Louiza waarbij een fietser
levensgevaarlijk verwond raakte".**

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ten gevolge van de sluiting van de tunnels werd het verkeer op de Louisarotonde, die de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) een zwart punt voor fietsers noemt, anders georganiseerd. De nieuwe configuratie kreeg in november 2016 een positieve beoordeling van Brussel Mobiliteit, vooral in het licht van de veiligheid van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Maar onder druk van de stad Brussel, in casu schepen Alain Courtois, besliste de Brusselse regering de voorlopige installaties na een aantal weken weer weg te halen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik was toen ziek.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik stel alleen vast dat de Brusselse*

**INTERPELLATION JOINTE DE M. ANDRÉ
DU BUS DE WARNAFFE,**

**concernant "l'accident entre une cycliste et
un camion survenu sur le rond-point
Louise".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO
DE LILLE,**

**concernant "l'accident de la circulation sur
le rond-point Louise, à la suite duquel une
cycliste est dans un état critique".**

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Une cycliste, une de plus, se trouvait, au moment où j'écrivais cette interpellation, dans un état critique après avoir été heurtée par un camion le vendredi 16 juin au rond-point Louise. Malheureusement, on peut faire semblant de s'étonner que cet accident se soit produit, alors que tout cycliste, piéton et même automobiliste qui fréquente ce lieu a déjà pu se rendre compte de sa dangerosité.

À la suite de la fermeture des tunnels, un aménagement provisoire avait été élaboré. L'évaluation qu'en faisait Bruxelles Mobilité en novembre 2016 était la suivante : "Les dysfonctionnements observés restent ponctuels dans le temps - une à deux heures le samedi - et ne justifient pas un retour à l'aménagement initial, vu les impacts positifs et sécurisants pour les piétons, cyclistes et transports en commun et la fluidité générale".

Comme le rappelait le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), ce "point noir est avéré pour les cyclistes", mais aussi pour les autres usagers actifs. Pourtant, à la suite des pressions exercées par la Ville de Bruxelles et plus particulièrement son premier échevin, Alain Courtois, le dispositif a été supprimé quelques semaines plus tard.

M. Pascal Smet, ministre.- C'était la période où j'étais malade.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je veux bien tenir compte de beaucoup de choses, mais je constate

regering de voorlopige installaties heeft laten weghalen, naar eigen zeggen om de vloedigheid van het verkeer te herstellen.

Zij heeft duidelijk geen langetermijnvisie op dat strategische knooppunt en houdt al helemaal geen rekening met de honderden actieve weggebruikers die er passeren, aldus Gracq.

Wij betreuren alvast dat u eens te meer koning auto en zijn comfort boven de veiligheid van de zwakke weggebruiker hebt geplaatst.

Bij de voorstelling van uw plan voor de fietsers op de Kleine Ring heb ik bijzondere aandacht gevraagd voor de kruispunten. Als we meer fietsers in Brussel willen, moeten we de risico's voor de fietser drastisch terugdringen door de zwarte punten aan te pakken. Meer in het algemeen moet Brussel dringend de veiligheid en de gezondheid van Brusselaars laten primeren op het comfort van automobilisten.

Waarom hebt u de voorlopige installaties op de Louizarotonde laten wegnemen, ook al hadden die een positieve evaluatie met betrekking tot de actieve weggebruikers gekregen?

Welke maatregelen hebt u genomen om de veiligheid van de actieve weggebruikers op die rotonde te verzekeren?

Kunt u ons een toelichting geven bij de geplande werkzaamheden ter verbetering van de veiligheid op de gevaarlijkste zwarte punten in de hoofdstad? Welke middelen werden er daarvoor uitgetrokken?

que "fin 2016, le gouvernement bruxellois a désinstallé des équipements temporaires qui réorganisaient le rond-point Louise. La raison invoquée était de permettre au trafic de "retrouver toute sa fluidité". Il n'y a aucune vision à long terme sur ce nœud stratégique, aucune considération pour les usagers actifs qui traversent ce rond-point par centaines chaque jour, aucun souci de la sécurité de usagers les plus exposés", selon les termes du Gracq.

Vous avez cédé à ces pressions - ou vous n'étiez pas en mesure d'y résister - et vous avez accepté de privilégier le confort de la circulation automobile au détriment de la sécurité des usagers faibles. Nous le déplorons plus que jamais.

Vous nous avez récemment présenté votre plan cyclable pour la Petite ceinture. À cette occasion, j'ai eu l'occasion de vous interroger sur l'attention portée aux croisements et aux carrefours. Force est de constater que cette question est plus que jamais d'actualité sur ces tronçons.

Pour favoriser l'essor du vélo à Bruxelles, il faut réduire drastiquement le danger lié à sa pratique ou le risque supposé lié à sa pratique. Cela passe par une action prioritaire sur les infrastructures, certes, mais aussi sur les points noirs.

En outre, que ce soit dans l'espace public, sur les voiries ou en matière de qualité de l'air, il est urgent que Bruxelles accorde la priorité à la sécurité et à la santé de ses habitants plutôt qu'à la mobilité automobile. Une réduction sensible et généralisée de la vitesse du trafic automobile est certainement une piste à suivre dans ce cadre et nous avons déposé un texte en ce sens.

Compte tenu de ces différents éléments, je souhaiterais vous interroger sur les aspects suivants.

- Pour quelles raisons avez-vous démantelé les aménagements temporaires, malgré le bilan positif tiré pour les usagers actifs ?

- Quelles mesures avez-vous décidées pour assurer la sécurité des usagers actifs sur ce rond-point ?

- De manière plus générale, pouvez-vous détailler le programme de travaux décidé pour réduire la dangerosité des points noirs de notre capitale ainsi

De voorzitter.- Vanmiddag kregen we bij de lunch een aantal uiteenzettingen die geheel in het teken van fietsersveiligheid stonden. De teksten zullen worden rondgedeeld. Ongetwijfeld zou u daarin al een aantal antwoorden hebben gevonden.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik was verhinderd, maar ik zal de documenten aandachtig bestuderen.*

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Toen ik u op 24 april interpelleerde over de aanleg van de Louizarotonde, wees ik al op reële veiligheidsproblemen.*

U zei toen dat u zich daarover zou informeren of zelf ter plaatse poolshoogte zou nemen. Ik betreur dat er sindsdien geen concrete maatregelen zijn genomen die het recentste dramatische ongeval hadden kunnen vermijden. De veiligheid van fietsers is nog altijd niet gegarandeerd op de Louizarotonde.

Zal de inrichting van de Louizarotonde worden aangepast? Zo ja, wanneer?

Hoe wordt de Louizarotonde geïntegreerd in het fietsplan voor de Kleine Ring?

De autodoorstroming is ook belangrijk, maar als we van Brussel een aangename fietsstad willen maken, moet de veiligheid van fietsers absolute prioriteit krijgen.

que les moyens financiers y afférents ?

M. le président.- Je souhaiterais rappeler qu'un déjeuner consacré à la sécurité routière des cyclistes était organisé ce midi, avec des exposés riches et intéressants qui seront transmis aux membres de la commission. Malheureusement, peu de députés étaient présents. Or, ces débats vous auraient sans doute déjà apporté quelques éléments de réponse.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'avais un empêchement, mais je serai ravi de voir les documents.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe pour son interpellation jointe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je lirai avec beaucoup d'intérêt les éléments relatifs à la sécurité des cyclistes que vous venez d'évoquer.

La dernière fois que je vous ai interpellé, précisément le 24 avril de cette année, c'était sur l'aménagement du rond-point de l'avenue Louise. Je vous signalais que les aménagements avaient été démontés et que cela posait de réels problèmes de sécurité.

Vous m'aviez répondu que vous alliez vous renseigner, voire vous rendre sur place pour évaluer la situation. Je suis au regret de devoir intervenir à nouveau alors qu'aucune mesure concrète n'a été prise, qui aurait permis d'empêcher le drame dont question. La sécurité des cyclistes n'est toujours pas garantie sur le rond-point de l'avenue Louise. Nous connaissons bien cet endroit. À certaines heures, il pose réellement problème.

L'absence de réaction des autorités publiques quant à la réalisation d'aménagements cyclistes met clairement en danger les vélos. Je souhaiterais donc savoir quelles mesures vous avez décidé de prendre pour sécuriser les usagers actifs.

Quels aménagements et marquages sont-ils prévus ? Pouvez-vous nous les détailler ? Dans quel délai seront-ils réalisés ?

Qu'en est-il de l'intégration du rond-point Louise dans le projet de Petite ceinture cyclable ?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is vreselijk om te zeggen, maar dit ongeval is eigenlijk geen verrassing. De initiële verhoogde veiligheid voor de fietsers werd op deze plaats gegarandeerd door een afzonderlijke door betonblokken beveiligde fietsstrook. Deze situatie werd echter onder druk van het Brusselse stadsbestuur helaas teruggedraaid. Brussels schepen en parlamentslid Els Ampe verklaarde in Bruzz dat die verkeersveilige ingreep nooit had mogen gebeuren, omdat die enkel meer files in de hand werkte.

Hierop verklaarde uw kabinet dat er binnen de zes maanden een nieuwe evaluatie van de situatie zou gebeuren. Intussen zijn we zes maanden en een vreselijk fietsongeluk verder. Ik doe een oproep om de redelijkheid de overhand te doen krijgen en van verkeersveiligheid opnieuw een prioriteit te maken. Het had nooit anders mogen zijn.

In een antwoord op een mondelinge vraag van een collega-parlamentslid in april 2017 werd gesteld dat het weghalen van de betonblokken op rotondes om in meerdere rijstroken te kunnen voorzien, de verkeersveiligheid van de fietsers en de voetgangers ernstig in het gedrang brengt.

Ik roep de minister op om het rondpunt Louiza opnieuw verkeersveilig te maken. Wanneer zal dit kunnen gebeuren?

Krijgt de onveilige situatie aan het rondpunt Louiza een duurzame oplossing in het fietspadenplan voor de Kleine Ring? Hoe wordt dat aangepakt?

Heeft het Brusselse stadsbestuur gelijkaardige eisen gesteld, waarbij er voorrang wordt gegeven aan de doorstroming van auto's ten nadele van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers? Bent u daarop ingegaan?

Heeft de stad Brussel een door het gewest goed-

La fluidité automobile est également importante, mais si nous voulons continuer d'augmenter le nombre de cyclistes pour faire de Bruxelles une ville agréable à vivre et améliorer la qualité de l'air, la sécurisation des vélos est une priorité absolue sur laquelle on ne transige pas.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Malheureusement, cet accident n'est pas une surprise. Initialement, la sécurité des cyclistes était garantie à cet endroit grâce à une piste cyclable séparée par des blocs de béton. Sous la pression de la Ville de Bruxelles, l'aménagement avait, hélas, été modifié. L'échevine et députée bruxelloise Els Ampe estimait qu'il ne faisait que créer des embouteillages.*

Votre cabinet a ensuite annoncé une évaluation de la situation dans un délai de six mois. Ce délai est désormais passé et, après ce terrible accident, je lance un appel pour que la sécurité redevienne une priorité.

Dans une réponse à une question orale d'un collègue, il a été affirmé, en avril 2017, que la suppression de blocs de béton aux ronds-points permettait gravement la sécurité des cyclistes et des piétons en danger.

Quand le ministre sécurisera-t-il à nouveau le rond-point Louise ?

Votre plan pour les pistes cyclables de la Petite ceinture prévoit-il une solution durable pour le rond-point Louise ?

La Ville de Bruxelles a-t-elle exigé de privilégier la fluidité des voitures, au détriment de la sécurité des cyclistes et piétons ? Avez-vous accepté une telle exigence ?

La Ville de Bruxelles possède-t-elle un plan de mobilité approuvé par la Région ? Si non, qu'avez-vous entrepris pour ce que soit le cas ?

Comment allez-vous rendre les ronds-points plus sûrs pour les usagers actifs ?

La Ville de Bruxelles a également créé une

gekeurd mobiliteitsplan? Zo niet, welke stappen hebt u ondernomen om dit te bewerkstelligen?

Rotondes met meerdere rijstroken zijn vooral voor fietsers gevaarlijk. Hoe zult u die rotondes verkeersveilig maken voor de actieve weggebruikers?

De stad Brussel heeft ook aan de Adolphe Maxlaan een onveilige situatie voor fietsers gecreëerd. Op deze tweebaansweg werd het fietspad richting 'stad uit' geschrapt. Aan de andere kant van de weg, richting 'stad in', werd een fietspad aangelegd achter parkeerplaatsen in visgraat. Die fietsers zijn hierdoor zeer slecht zichtbaar voor de automobilisten. Heeft het gewest deze situatie bijgestuurd?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Aangezien de Adolphe Maxlaan een gemeentelijke weg is, is het gewest niet bevoegd. Ik wijs er ook op dat staatssecretaris Debaets de hoofdverantwoordelijkheid draagt voor verkeersveiligheid.

We hebben in dit verband de stad Brussel al een brief geschreven om te wijzen op de gevaarlijke situatie voor de voetgangers ten gevolge van twee rijstroken in dezelfde richting zonder verkeerslichten om over te steken. Deze brief is echter onbeantwoord gebleven.

In de huidige bevoegdheidsverdeling is de Adolphe Maxlaan een zaak van de stad Brussel. Ik ben het wel met de heer De Lille eens dat parkeerplaatsen in visgraatmotief geen goede zaak zijn, ook niet op esthetisch vlak.

De twee rijstroken op zowel de Adolphe Maxlaan als de Emile Jacqmainlaan leiden tot een overcapaciteit in en dat is eigenlijk niet langer wenselijk. We zullen dat punt aankaarten bij de stad wanneer de nieuwe burgemeester in functie treedt. We zullen ook nagaan hoe de verkeerssituatie er kan aangepast worden.

(verder in het Frans)

Het klopt dat al het verkeer na de sluiting van de Stefaniatunnel bovengronds moest. Samen met

situation périlleuse sur le boulevard Adolphe Max. Les cyclistes qui pénètrent en ville y passent derrière des places de stationnement en épis, ce qui les rend très peu visibles. Avez-vous corrigé cette situation ?

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Le boulevard Adolphe Max est une voirie communale, pour laquelle la Région n'est pas compétente. Je rappelle en outre que c'est Mme Debaets qui est responsable de la sécurité routière.*

Nous avons écrit à la Ville de Bruxelles pour souligner la dangerosité d'un aménagement où les piétons doivent traverser deux bandes de circulation sans feux de signalisation. Notre courrier est resté sans réponse.

Je partage l'avis de M. De Lille concernant les places de stationnement en épis, également sur le plan esthétique, mais le boulevard Adolphe Max reste avant toute l'affaire de la Ville de Bruxelles.

Les deux bandes de circulation sur le boulevard Adolphe Max et le boulevard Emile Jacqmain entraînent une surcapacité qui n'est plus souhaitable. Nous en parlerons lorsque le nouveau bourgmestre sera entré en fonction et nous vérifierons comment l'aménagement peut être modifié.

(poursuivant en français)

Concrètement, sur le rond-point Louise, je rappelle la situation. Il est vrai qu'après la fermeture du tunnel Stéphanie, nous avons été confrontés à une situation où tout le trafic a dû passer en surface.

Technum en in overleg met de betrokken gemeenten en de MIVB werd er een compromis bereikt waarbij het aantal rijstroken op het kruispunt werd beperkt en een verplichte rijrichting werd ingevoerd.

Na de heropening van de Stefaniatunnel meende ik dat we vooral moesten waken over een vlotte verkeersdoorstroming ondanks het kleiner aantal rijstroken. Meer veiligheid voor alle weggebruikers zou dan mooi meegenomen zijn, zeker op de Louizarotonde, die door de talloze conflicten tussen trams, fietsers, auto's en voetgangers problematisch blijft. De herinrichting was dus niet gericht op de beperking van het aantal auto's. Bovendien hadden we afgesproken om de tijdelijke inrichting na enkele maanden te evalueren.

De tijdelijke inrichting kreeg veel kritiek van de winkeliers. We hebben Brussel Mobiliteit opgedragen om daaraan tegemoet te komen, maar het agentschap heeft de instructies niet goed gevolgd door de keuze voor straatstenen en geen bloembakken. Hiermee lijkt de herinrichting wel heel definitief, ook al geldt ze conform de stedenbouwkundige regels maar voor twee jaar.

In november en december begon de handel in Brussel te hernemen en steeg het aantal voetgangers, zozeer zelfs dat de voetgangersstromen belemmerden dat automobilisten de parking van Interparking verlieten.

De problemen hadden opgelost kunnen worden door kleine aanpassingen en de inzet van stewards of politieagenten, maar de stad Brussel weigerde dat. Wij hebben toen beslist om de tijdelijke herinrichting te schrappen en de situatie na zes maanden te evalueren. Intussen heb ik een impactanalyse van de situatie voor de sluiting van de tunnel, tijdens de tijdelijke inrichting en in de huidige situatie ter beschikking. Ik heb die echter nog niet aan de regering bezorgd.

We hebben eindelijk ook de evaluatie van de politiezone ontvangen, al blijft het wachten op het eindverslag over het ongeval. Voorlopig is er geen uitsluitsel over de vraag of de eerdere inrichting het ongeval had kunnen voorkomen. Blijkbaar was het veeleer een dodehoekongeval.

Niettemin moeten we ingrijpen. Ik zal zo vlug mogelijk op basis van de evaluatie van de

Avec le bureau externe, Technum, de concert avec deux des communes concernées, la Ville de Bruxelles et surtout Saint-Gilles (il y avait aussi Ixelles) et la STIB, nous avons élaboré un plan de circulation.

Nous étions convaincus et nous le sommes toujours que le rond-point Louise est un problème, vu l'existence de nombreux conflits. En effet, il y a de nombreux trams qui y passent. Mais aussi les cyclistes, les voitures qui y roulent de tous les côtés, sans oublier les piétons qui traversent. Finalement, ce rond-point est synonyme de grand désordre et la situation y est très chaotique.

Avec la fermeture, nous avons été obligés de gérer la situation. Déjà, à l'époque, nous avons de grands débats surtout avec la Ville de Bruxelles et moins avec les communes d'Ixelles et de Saint-Gilles. Nous avons finalement trouvé un compromis avec un grand sens giratoire et une limitation des bandes sur le carrefour.

Après la réouverture du tunnel Stéphanie, nous nous sommes dit qu'il fallait quand même veiller à la fluidité du trafic. En effet, à la Ville de Bruxelles, Els Ampe mais aussi le premier échevin, Alain Courtois, et le bourgmestre de l'époque n'avaient pas compris que notre mesure visait à fluidifier le trafic. Bien sûr, il s'agissait aussi d'augmenter la sécurité routière pour tous les usagers, mais en même temps l'objectif était de fluidifier la circulation.

C'était l'idée de départ et non comme certains l'ont traduit par la suite pour limiter les voitures. Non, il s'agissait de réduire les bandes, d'augmenter la sécurité routière et en même temps fluidifier le trafic. Nous avons donc convenu d'une période de test de quelques mois avec un aménagement temporaire.

Cet aménagement temporaire a suscité de nombreuses critiques de la part des commerçants, pas à propos du test, mais sur l'aménagement en tant que tel. Nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de le modifier en le verdurant avec des bacs à fleurs, etc. Cependant, Bruxelles Mobilité n'a pas bien suivi les instructions. L'administration a proposé un aménagement avec des pavés qui semblait définitif, alors que ce n'était pas le cas. La réglementation urbanistique autorise des aménagements provisoires pour une période de

administratie en de informatie van de politie over de impact op de verkeersstroom de regering een voorstel doen om de Louizarotonde aan te passen.

Het Fietsplan voor de Kleine Ring heeft geen betrekking op het stuk tussen de Naamsepoort en de Louzapoort, omdat een architectenteam werd aangesteld voor de heraanleg van die zone van gevel tot gevel, met inbegrip van de aanleg van een fietspad. Bovendien voorziet het contract met de architecten in de mogelijkheid om ook de rotonde opnieuw in te richten, zodra de regering daartoe groen licht geeft. Hopelijk zal dat nog voor het parlementair reces het geval zijn.

Om een fietspad in te richten, moet er een rijstrook worden opgeofferd. We zullen onze beslissing nemen op basis van de evaluatie.

Sommige fietsersverenigingen hebben zich trouwens uitgesproken tegen een gescheiden fietspad op de rotonde, omdat ze vinden dat fietsers daar vrij moeten kunnen rijden. Persoonlijk vind ik dat we fietsers van het overige verkeer moeten scheiden.

De evaluaties zijn bijna klaar. De plannen worden onderzocht en nog voor de zomer aan de regering voorgelegd. Uiteraard betreur ik het recente ongeval, maar tegelijk maak ik van de gelegenheid gebruik om de gemeenten aan te manen een andere houding aan te nemen, opdat er veilige fietspaden kunnen komen.

Wij verliezen al te veel tijd. Zo ging een Ukkelse schepen er prat op dat hij erin was geslaagd om de aanleg van een fietspad langs de Alsebergsesteenweg te dwarsbomen.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

De Franklin Rooseveltlaan is een ander voorbeeld. De aanleg start in augustus.

Hopelijk houden de gemeenten op met twee monden te spreken.

Zodra het dossier klaar is, zal ik de evaluatie openbaar maken, net zoals de nota aan de regering.

deux ans.

À cette période, c'est-à-dire en novembre et décembre, le commerce à Bruxelles avait recommencé à reprendre et le nombre de piétons avait par conséquent augmenté. La société Interparking est d'ailleurs intervenue car le flux de piétons empêchait les automobilistes de sortir du parking.

La Ville de Bruxelles a toujours refusé d'affecter des stewards ou des policiers sur place. Nous étions convaincus que la présence de stewards - compétence de la Ville de Bruxelles - ou la présence de policiers - autre compétence de la Ville de Bruxelles - aurait permis de mieux régler la situation, moyennant éventuellement quelques ajustements.

Malheureusement, j'étais malade à ce moment-là mais je suis resté en contact avec le ministre-président. Nous avons pris la décision de retirer cet aménagement et de réévaluer la situation après six mois. Depuis lors, j'ai reçu l'évaluation de l'administration quant à l'impact des trois aménagements : avant la fermeture du tunnel, pendant l'aménagement temporaire et la situation actuelle. Je n'ai pas encore transmis cette évaluation au gouvernement.

En même temps, nous avons finalement obtenu l'évaluation de la zone de police, ce qui était très compliqué. Nous attendons encore leur dernier rapport sur l'accident. Pour l'instant, nous ignorons si l'aménagement auparavant installé à cet endroit aurait empêché l'accident. Apparemment - mais j'attends le rapport définitif -, il s'agit plutôt d'un accident dû à l'angle mort, ce qui peut arriver partout. Ça a d'ailleurs failli m'arriver ce matin, et pourtant je suis attentif.

Cela ne veut pas dire qu'on ne doit rien faire. Mon intention est la suivante : nous avons maintenant l'évaluation de l'administration sur l'impact de la fluidité, la note de base et l'avis de la police, dont nous attendons le deuxième rapport ; sur cette base, je vais présenter au gouvernement un projet d'aménagement adapté du rond-point Louise qui prenne en considération la sécurité routière, mais aussi la fluidité, qui était le point de départ, car personne ne gagne à ce que tout soit bloqué.

Je pense qu'il est possible de proposer un projet

adapté. Les plans sont en cours de préparation. J'espère en disposer cette semaine pour informer très rapidement le gouvernement et pouvoir donner ordre d'adapter la situation.

De toute façon, il ne faut pas oublier que le Plan Vélo de la Petite ceinture ne reprend pas le tronçon entre la Porte de Namur et la Porte Louise pour la simple raison qu'une équipe d'architectes a été désignée pour dessiner les plans de réaménagement complet de façade à façade entre la Porte de Namur et la Porte Louise qui intégreront bien entendu une piste cyclable.

Les plans existants prévoient déjà une piste cyclable jusqu'au rond-point. Il faut évidemment connecter les deux. De plus, la possibilité d'inclure le réaménagement du rond-point a été prévue dans le contrat avec l'architecte. Une fois que le gouvernement aura décidé de sécuriser le rond-point, ce qu'il fera, je l'espère, avant les vacances parlementaires, l'idée est que les architectes puissent ajouter ces éléments aux définitions du projet. À ce moment-là, les architectes pourront établir la connexion entre la piste cyclable qu'ils doivent dessiner entre la Porte de Namur et la Porte Louise, et le rond-point.

Actuellement, il est impossible de dessiner une piste cyclable en raison de la présence de trois bandes. Cela suppose en effet de supprimer une bande. Cette décision exige de pouvoir disposer de l'évaluation et de la proposition, qui en est encore au stade de l'élaboration.

Les associations de cyclistes se sont exprimées à ce sujet. Quand la piste cyclable était distincte, certains cyclistes n'étaient pas d'accord. En effet, d'aucuns estimaient que la circulation devait être libre sur le rond-point. Personnellement, je suis convaincu qu'il faut séparer les deux flux.

Les évaluations sont presque terminées. Les plans sont actuellement examinés et je les soumettrai au gouvernement avant l'été. Je regrette bien entendu l'accident qui est survenu. Enfin, j'insiste sur le fait que la sécurisation des pistes cyclables exigera une tout autre attitude au niveau communal. Nous perdons beaucoup de temps.

À la commune d'Uccle, par exemple, l'échevin s'est réjoui en affirmant qu'il avait réussi à arrêter le ministre Smet dans son projet de créer une piste

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Men kan nooit alle risico's wegnemen, maar de overheid moet alles in het werk stellen om de weggebruikers die de het hoogste risico lopen, zo goed mogelijk te beschermen.*

Als ik u goed begrepen heb, vonden er drie evaluaties plaats en zullen er nog twee politieverlagen volgen, op basis waarvan u een voorstel zult uitwerken dat past in de heraanleg van het stuk tussen de Louizapoort en de Naamsepoort.

U hebt echter nog steeds geen echte reden gegeven waarom de voorlopige inrichting afgeschaft werd, behalve dan omdat de winkeliers vonden dat die niet mooi was en te definitief oogde.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er was rond de voorlopige verkeerssituatie een soort massahysterie ontstaan. Een deel van de pers, de winkeliers en de stad Brussel had het over arme automobilisten die twee uur zonder drinken in hun wagen hadden vastgezet door mijn schuld en die*

cyclable sur la chaussée d'Alseberg.

(Remarques de M. Pinxteren)

L'avenue Franklin Roosevelt est un autre exemple. Les travaux d'aménagement y commenceront au mois d'août.

J'espère qu'au niveau communal, nous ne serons plus confrontés au double langage. Nous perdons beaucoup de temps en concertations.

Il va de soi qu'une fois le dossier prêt, je publierai l'évaluation. La note au gouvernement sera publique.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Merci, M. le ministre, pour vos réponses. Évidemment, le risque zéro n'existe pas et, malheureusement, nous devons encore déplorer des accidents impliquant des cyclistes et des piétons, parfois même des voitures. C'est une réalité avec laquelle il faut vivre, mais les autorités publiques doivent tout mettre en œuvre pour protéger au maximum les usagers les plus exposés. Nous sommes tout à fait d'accord sur ce point.

J'essaie de comprendre votre réponse, qui contient beaucoup d'informations. Nous avons eu trois évaluations : avant, pendant et après la fermeture du tunnel. Nous aurons deux rapports de police, sur l'accident et sur l'aménagement. Il y aura donc cinq documents. Et, sur cette base-là, vous allez faire une proposition qui s'intégrera dans le réaménagement entre la Porte de Namur et la Porte Louise.

Par contre, vous n'avez pas expliqué pourquoi cet aménagement temporaire avait été retiré. À part le fait que les commerçants ne le trouvaient pas joli, ou qu'il donnait l'impression d'être définitif, je n'ai pas compris pour quelle raison il avait été retiré.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cet aménagement avait causé une sorte d'hystérie collective. La chaîne de télévision RTL-TVI a même fait un reportage sur les pauvres automobilistes qui étaient restés coincés deux heures sans boire dans le parking, tout cela à cause de l'aménagement à la

van Brussel Mobiliteit. Een genuanceerd beeld was ver zoek. Bovendien was ik ook nog eens afwezig door ziekte, waardoor sommigen hun kans schoon zagen. Al die elementen samen hebben geleid tot het verwijderen van de voorlopige inrichting.

Ik ben ervan overtuigd dat een aantal aanpassingen en de inzet van stewards of politieagenten door de stad Brussel het probleem snel hadden kunnen oplossen, maar de regering heeft onder druk van de mediastorm een andere beslissing genomen. We zullen de verkeerssituatie daar nu verbeteren, zowel ten behoeve van de veiligheid van de zwakke weggebruiker als van de vlotte doorstroming van het verkeer.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).- Ondertussen vallen er wel slachtoffers, door de mediagekte maar ook door de moeilijke verstandhouding tussen het gewest en de stad Brussel.*

In bepaalde gevallen slaagt het gewest er wel degelijk in om gemeenten een aantal zaken op te leggen. Ik heb echter de indruk dat het met de stad Brussel anders ligt. Hopelijk zal daar nu wat verandering in komen.

Druk van de media is niet zo uitzonderlijk, want die is er ook in andere dossiers, maar op een bepaald moment moeten we gewoon bij onze beleidsbeslissingen blijven, die tot doel hebben de openbare ruimte te herverdelen. U moet vooral de veiligheid van de actieve weggebruiker waarborgen.

Ik moedig u aan om erop toe te zien dat de gemeenten het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan niet kunnen aanvechten! Met de Brusselse institutionele hervorming heeft het gewest op dat vlak meer macht gekregen. Ik roep u dan ook op om daar gebruik van te maken.

Porte Louise décidé par moi-même et Bruxelles Mobilité qui avions voulu bloquer le trafic.

Voilà le genre de propos qui étaient soutenus par des élus à la Ville de Bruxelles et par des commerçants. Ce n'était pas le cas de tous, car un grand nombre de personnes m'ont dit que l'aménagement temporaire améliorerait la situation.

À cause de cette hystérie médiatique, il n'y a plus eu de place pour la nuance. Comme, en outre, je n'étais pas présent pour cause de maladie, certains y ont vu une opportunité. Vu la combinaison de tous ces éléments, cet aménagement a été retiré. Et nous avons annoncé que nous allions évaluer la situation.

Je suis convaincu que, si la Ville de Bruxelles avait placé des stewards ou des policiers, cela aurait réglé le problème en deux semaines. Il aurait peut-être fallu aussi régler les feux ou ajouter une bande. Mais le gouvernement a pris cette décision à cause de la pression médiatique. Maintenant, nous devons corriger la situation pour la sécurité des usagers faibles, mais aussi pour la fluidité du trafic.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Qu'il y ait des conflits entre usagers ou entre Ville et Région, je peux l'entendre. Le problème est que ces conflits font des victimes, comme ici, en l'occurrence. Attendons l'analyse de la police.

Nous pourrions faire le lien entre la forte pression médiatique et la suppression du dispositif, mais cela fait une belle jambe à cette personne, qui est encore à l'hôpital ! Dans certains domaines, la Région peut résister aux communes et leur imposer certaines choses.

On a cependant l'impression que les choses vont toujours dans le même sens quand il s'agit de la Ville de Bruxelles. Peut-être que la situation va désormais quelque peu changer, mais quand la Ville demande des bus, un certain type d'installation ou d'autres choses, tout se plie et le gouvernement s'exécute. C'est également ce qu'il s'est passé en l'espèce. C'est étonnant.

Qu'il y ait de la pression médiatique à un moment, c'est naturel et d'ailleurs valable dans une série de dossiers. Mais à un moment, une ligne, un objectif, un Plan régional de mobilité et la nécessité d'un nouveau partage de l'espace public doivent

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Hebt u de plaats van het ongeval bezocht?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ja, ik ken die plek heel goed, want ik ga regelmatig in de buurt fitnessen.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Er is toch wel een methodologisch probleem wanneer u een project en een evaluatie plant en u, nog voor de evaluatie uitgevoerd kan worden, de plannen verandert. Dat deed u wellicht als emotionele reactie op de pers en het buurtcomité.*

Ik hoop dat we hier wijze lessen uit trekken en voortaan de strikte methodologie volgen. Ik zal de evaluaties waarover u beschikt, aandachtig bestuderen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben het met u eens, maar ik zal het probleem illustreren met wat er in Koekelberg gebeurt. Daar voeren we op vraag van alle partijen momenteel een test uit en iedereen klaagt. In het Brussels Gewest wordt alles snel ingewikkeld, want zodra een handvol kiezers klaagt, zijn er evenveel verkozenen als de kippen bij om ook te klagen. Dat*

prévaloir. Il est surtout essentiel de sécuriser la vie des usagers actifs.

En termes de pyramide des priorités, je vous invite à faire en sorte que ce Plan régional de mobilité que nous demandons depuis un moment et sur lequel vous travaillez ne puisse plus être contesté par les communes. Vous avez le pouvoir de le faire ! Vous n'êtes pas obligé de vous soumettre à l'avis des communes, que je sache.

Nous avons procédé à une réforme institutionnelle intrabrugeoise pour donner plus de pouvoir à la Région en la matière. Je vous invite donc à vous en saisir, pour faire en sorte que notre ville soit plus sûre et plus mobile.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Vous êtes-vous rendu sur place ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, je connais très bien cet endroit. Je vais régulièrement à des cours de gym dans le quartier !

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Il se pose sans doute un problème méthodologique. Vous avez décidé d'un projet, suivi d'une évaluation. Or, vous modifiez le dispositif avant que son évaluation n'ait été réalisée. Il s'agit d'une réaction émotionnelle face aux médias et au comité de quartier.

Je sais ce qu'est la politique et ce que sont les jeux d'influence, mais une rigueur méthodologique s'impose. Je plaide pour que nous tirions les leçons de ce malheureux incident et que le principe de la méthodologie et de l'évaluation soit appliqué aux projets et aux phases de recherche.

Je consulterai avec intérêt les évaluations dont vous disposez.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais tout vous transmettre. Je suis d'accord avec vous, mais je vais illustrer le problème en évoquant Koekelberg.

Nous y réalisons actuellement un test, que je n'ai pas demandé. Les demandes émanent de tous les partis, et pas uniquement du vôtre. Tout le monde se plaint. Je me suis donc rendu sur place. Dans

heeft een verlamdende werking op het beleid.

(Opmerkingen van de heer du Bus de Warnaffe)

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als je een test doet en je ziet dat het fout loopt, dan moet je bijsturen. Bijsturen is natuurlijk iets anders dan een project zonder meer intrekken en de zaken dan maar op zijn beloop laten. In dit dossier is de kans inderdaad groot dat de situatie er niet op verbeterd is.

Ik ga volledig akkoord met de analyse van de heer Pinxteren. Het gewest heeft wel degelijk een instrument in handen om zich te mengen in het mobiliteitsbeleid van de stad. Ik roep u op om dat dan ook te doen.

Inzake het rondpunt Louiza hoeft u zich bovendien niets van de stad Brussel aan te trekken, want toen de bevoegde schepen hierover een vraag kreeg, heeft zij geantwoord dat dit niet haar bevoegdheid is. Kortom, we moeten niet meer naar haar luisteren, maar gewoon ervoor zorgen dat het rondpunt snel veiliger wordt.

Ik roep u op om in het kader van het fietspadenplan elk kruispunt langsheen de Kleine Ring zeer goed te bekijken. Of het nu gaat om een ongeval door een dode hoek of door een andere reden, de regering moet er alles aan doen om fietsongevallen te vermijden. Als ze meer mensen aanspoort om op de Kleine Ring te fietsen, is het ook haar verantwoordelijkheid dat die dat in alle veiligheid kunnen doen. Op de Kleine Ring gebeuren er op dit ogenblik vrij weinig ongevallen met fietsers, maar dat komt vooral omdat fietsers die plaats mijden.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

cette Région, tout devient très compliqué. Dès que dix électeurs se plaignent, surgissent tout à coup dix élus pour se plaindre également ! Parfois, lorsqu'il y a trop de proximité, cela paralyse les projets.

(Remarques de M. du Bus de Warnaffe)

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Lorsqu'un test montre que les choses ne fonctionnent pas, il faut procéder à des adaptations. Dans ce dossier, il y a de fortes chances que la situation ne se soit pas améliorée.*

Je partage l'analyse de M. Pinxteren. La Région dispose bel et bien d'un instrument pour s'immiscer dans la politique de mobilité de la Ville, ce que je vous appelle à faire.

Concernant le rond-point Louise, vous ne devez en outre pas vous préoccuper de la Ville de Bruxelles. Interrogée à ce sujet, l'échevine de la Mobilité a en effet répondu que la question ne relevait pas de sa compétence. Ne l'écoutez plus, et faisons simplement en sorte que le rond-point redevienne vite plus sûr.

Le gouvernement incite les cyclistes à utiliser davantage la Petite ceinture. Il doit donc veiller à ce qu'ils puissent y circuler en toute sécurité. Pour ce faire, je vous invite à bien examiner tous les carrefours situés le long de la Petite ceinture dans le cadre de votre plan pour les pistes cyclables.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de grote werken in de zomer
2017 op de middenring".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

betreffende "de chaotische toestand
ingevolge het slechte beheer van de
wegenwerken in het zuidoosten van het
Gewest".

De voorzitter.- De commissie beslist de
interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven
betreffende "de grote werken in de zomer 2017 op
de Middenring" en die van mevrouw Céline
Delforge betreffende "de chaotische toestand
ingevolge het slechte beheer van de wegenwerken
in het zuidoosten van het Gewest" te scheiden.

De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het
Frans).- Tijdens de zomer van 2017 zullen er op
verschillende plekken in de stad belangrijke
werken worden uitgevoerd. Op de Middenring
zullen er bijvoorbeeld nieuwe tramrails worden
gelegd op het kruispunt van de Renbaanlaan en de
Generaal Jacqueslaan. Er komt daar ook een
afgescheiden fietspad en er worden bomen geplant.*

*De heraanleg van de Reyerslaan schiet niet op. Het
Reyersviaduct werd gesloopt maar een alternatief
is er nog niet.*

*Er werd ook beslist om het aantal rijstroken van
zes tot drie te herleiden aan de uitrit van de E40.
Op het Meiserplein moest een tramtunnel komen in
de plaats van de oorspronkelijk geplande
autotunnel. Dat laatste project werd afgeblazen,
hoewel er elke dag 500.000 auto's over het
Meiserplein rijden.*

*Bewoners van de Josaphatwijk hebben onlangs
klachten geuit over de plaatselijke projecten van*

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

concernant "les grands chantiers ouverts en
été 2017 sur la Moyenne ceinture".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE,**

concernant "la situation chaotique
engendrée par la mauvaise gestion des
chantiers de voirie dans le sud-est de la
Région".

M. le président.- La commission décide de
disjoindre l'interpellation de M. Gaëtan Van
Goidsenhoven concernant "les grands chantiers
ouverts en été 2017 sur la moyenne ceinture" et
celle de Mme Céline Delforge concernant "la
situation chaotique engendrée par la mauvaise
gestion des chantiers de voirie dans le sud-est de la
Région".

La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Au cours
de l'été 2017, une série de travaux d'importance
vont être menés en divers points de la ville, mettant
à profit la période des vacances, réputée apporter
une diminution de la pression automobile dans
notre Région.

La Moyenne ceinture va connaître en plusieurs
points des chantiers visant à améliorer le confort
dans les trams, avec la pose de nouvelles voies au
carrefour de l'avenue de l'Hippodrome et du
boulevard Général Jacques, accompagnée de
l'implantation d'une piste sécurisée pour vélos et de
plantations d'arbres sur le boulevard.

Un peu plus loin, un chantier semble rester en
souffrance : celui du boulevard Reyers. En octobre
2014, vous avez pris la décision de mettre fin à
l'existence du viaduc Reyers, qui présentait des
dangers justifiant sa démolition. Mais il ne suffit
pas de faire table rase d'une situation existante,
encore faut-il proposer des solutions alternatives
pour maintenir un trafic suffisamment fluide, tout

het Brussels Gewest. Die geven een chaotische indruk. Het is moeilijk om een beeld te krijgen van de oplossing die de overheid voor ogen heeft om de druk van het autoverkeer te doen afnemen. Met de bouw van de geplande mediacluster is het trouwens niet uitgesloten dat het verkeer nog zal toenemen.

Sinds de sloop van het viaduct werd er geen telling van het autoverkeer meer uitgevoerd. Dat wil zeggen dat er nog helemaal niet werd nagedacht over de toekomstige verkeerssituatie, rekening houdend met het Parkwayproject.

Brussel moet bereikbaar blijven voor ondernemingen die zich willen ontwikkelen en activiteiten willen uitbouwen.

Mijn bezorgdheid is dat er ambitieuze projecten worden gerealiseerd ter hoogte van Josaphat en Reyers zonder dat er wordt nagedacht over de leefbaarheid of een betere mobiliteit. Het dreigt in de toekomst bergaf te gaan met die zone.

Als er meer files ontstaan, zullen automobilisten onvermijdelijk alternatieve routes zoeken en dus de rust verstoren in de wijken langs de Brand Whitlocklaan.

Hoe wil de regering de mobiliteitsproblemen oplossen nu er wegen worden afgebroken zonder dat er duidelijke alternatieven worden geboden?

Als de regering wil dat het Reyersterrein een moderne en belangrijke ontwikkelingszone wordt, zouden we toch mogen verwachten dat ze een concreet algemeen mobiliteitsplan heeft waarin rekening wordt gehouden met het openbaar vervoer, privévoertuigen en andere verplaatsingsmethoden. Zullen tramlijnen 7 en 25 de toevloed van passagiers aankunnen? Over de verlenging van tramlijn 62 tot de luchthaven horen we trouwens ook niets meer.

De heraanleg van de vier tunnelingangen aan de Reyerslaan gebeurt deze zomer. Waarom is er dan nog geen duidelijk voorstel voor de geplande heraanleg van het Diamantkruispunt? Werd na de afbraak van het viaduct een milieueffectenstudie uitgevoerd? Zo ja, wat waren de conclusies? Aangezien er verschillende scenario's mogelijk zijn voor de heraanleg van de as Montgomery-Meiser-Leopold III en omdat er belangrijke projecten op

en privilégiant des aménagements en surface mettant fin à des fractures, comme c'était le cas à hauteur du square Vergote.

À cet endroit, se pose aussi la question des trémies donnant accès à la périphérie ou venant de celle-ci. À la sortie de l'E40, la décision est prise de diminuer le nombre de bandes de circulation pour les faire passer de six à trois et créer ainsi une voie urbaine. La liste ne s'arrête pas là : en principe, à la place Meiser devrait être réalisé un tunnel pour les trams, tandis que la construction d'un tunnel pour voitures serait abandonnée, à un endroit où passent chaque jour 500.000 véhicules.

Tout récemment, la zone du quartier Josaphat s'est fait entendre et a émis des doléances sur les projets nourris par la Région dans ce secteur. Vu de l'extérieur, cela fait un peu désordre et il est difficile de dégager une vue d'ensemble d'une réalisation qui serait de nature à limiter en surface un flux de véhicules en transit et à redonner un art de vivre sur cet axe important. De surcroît, avec l'implantation projetée de la cité des médias qui va métamorphoser le quartier - et de cela on peut s'en réjouir -, il n'est cependant pas exclu que de nouveaux trafics viennent s'ajouter aux nombreux déjà existants.

Il semblerait que depuis la fermeture du viaduc au trafic, aucun nouveau comptage n'ait été effectué, ce qui signifie que la situation n'a pas été étudiée et qu'aucune projection n'ait été menée en tenant compte, notamment, du projet Parkway qui entraînera le déclassement de l'E40, comme je viens de le mentionner.

Bruxelles doit rester une zone accessible qui permette aux entreprises de se développer et de poursuivre leurs activités sur le territoire régional.

Mon préambule est peut-être un peu long, mais il traduit une inquiétude de voir des projets ambitieux se développer sur des sites comme Reyers et Josaphat sans offrir en contrepartie des possibilités de mieux vivre, de mieux se déplacer. En l'absence de solutions susceptibles d'améliorer de façon significative la mobilité, c'est toute une zone qui risque de souffrir dans le futur.

Ajoutons que le trafic qui serait ainsi bloqué dans les embouteillages plus nombreux, amènera inévitablement les automobilistes à rechercher des

til zijn op het Reyers- en het Josaphatterrein, overweegt u misschien om tunnels aan te leggen?

itinéraires alternatifs et, donc, à rompre la quiétude des quartiers jouxtant le boulevard Brand Whitlock.

De façon plus précise, sur quelle voie s'oriente le gouvernement, qui semble prendre des décisions de supprimer des ouvrages existants, sans apporter de propositions alternatives destinées à résoudre de manière efficace les difficultés de mobilité présentes et à venir ?

Vu l'ambition nourrie par le gouvernement de faire de la zone Reyers-Josaphat un pôle de développement urbain moderne et particulièrement important, on peut s'interroger sur l'existence de projets d'ensemble concrets sur le plan de la mobilité, que ce soit pour les transports publics, les véhicules privés ou les autres moyens de déplacement.

L'axe parcouru par les trams 7 et 25 sera-t-il en mesure d'absorber les demandes de transport supplémentaires qui doivent découler des projets de la Cité des médias et de Josaphat ? On n'entend par ailleurs rien au sujet du prolongement de la ligne 62 jusqu'à l'aéroport, qui transite par la zone Josaphat.

En conséquence, je souhaite vous poser quatre questions plus précises. Alors que les travaux d'aménagement des quatre trémies du boulevard Reyers vont avoir lieu pendant la période des vacances estivales, pourquoi n'y-a-t-il aucune proposition précise au sujet de l'aménagement prévu au carrefour Diamant à la suite de la destruction du viaduc ? Une étude d'incidences a-t-elle eu lieu depuis la destruction du viaduc ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ? Enfin, comme différents scénarios d'aménagement peuvent être envisagés pour le réaménagement en profondeur de l'axe Montgomery-Meiser-Léopold III, vu la planification d'ambitieux projets, tant sur le site de Reyers que sur celui de Josaphat, le creusement de tunnels a-t-il fait partie des hypothèses de travail ?

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Ik ben eerder voorstander van een vermindering van de wegcapaciteit. Met het openbaar vervoer kan je heel wat meer mensen veel efficiënter verplaatsen.*

De bewoners van de Brand Whitlocklaan wachten overigens al jaren op een plan voor de heraanleg van hun straat. Er staan mooie huizen in de laan, die bovendien dichtbevolkt is. De hinder door het wegverkeer is er echter aanzienlijk.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Van Goidsenhoven. In dit deel van Schaarbeek en Evere staan er nogal wat projecten op til. Hierdoor zullen er ook heel wat bewoners bijkomen, terwijl de huidige inwoners er vandaag al veel verkeer te verduren krijgen.

Ik heb uit het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) afgeleid dat er eigenlijk bitter weinig plannen zijn inzake het openbaar vervoer in dat deel van het gewest en dat terwijl tramlijn 7 nu al een druk gebruikte verbinding is.

Moeten de plannen voor bijkomend openbaar vervoer op de Reyerssite, het Mediapark en Josaphat niet beter eens worden ontwikkeld? De projecten zelf zijn immers al opgestart. Wanneer zullen die plannen er zijn?

Bij een eerdere vraag over het geven van de opdracht aan Beliris voor het aanleggen van tunnels onder het Generaal Meiserplein, antwoordde u dat dit niet nodig was maar dat u nog zou uitklaren of het plein in die plannen is opgenomen. Bent u er daar ondertussen in geslaagd?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Het plan voor de heraanleg van de Diamantlaan, dat dateerde van voor de afbraak van het*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je soutiendrais plutôt une diminution des capacités routières. Je suis sûre que M. Van Goidsenhoven conviendra avec moi que plus de transport public permettra de déplacer beaucoup plus de monde de façon beaucoup plus efficace.

Par ailleurs, pour ce qui est du boulevard Brand Whitlock, j'entends que les habitants sont désespérés d'attendre, depuis plusieurs législatures, un projet de réaménagement de leur voirie. Celle-ci est non seulement remarquable en termes d'architecture, mais possède aussi une population assez dense. Elle subit pourtant des nuisances automobiles assez lourdes et pleure pour être aménagée en tronçon urbain vivable.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je me joins aux questions de M. Van Goidsenhoven. Les projets en cours dans cette partie de Schaarbeek et Evere attireront de nombreux nouveaux habitants, alors que la circulation y est déjà très dense.*

Le Plan régional de développement durable ne prévoit que peu de réalisations en matière de transport public dans cette partie de la Région, alors que le tram 7 est déjà fort fréquenté aujourd'hui.

Quand les plans visant à améliorer la desserte en transport public du site de Reyers, de mediapark.brussels et du site de Josaphat existeront-ils ?

En réponse à une question concernant la mission d'aménager des tunnels sous la place Meiser confiée à Beliris, vous avez dit que ce n'était pas nécessaire, mais que vous deviez encore vérifier si la place était reprise dans les plans. Y êtes-vous parvenu ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le projet de réaménagement de l'avenue du Diamant, qui datait d'avant la démolition du viaduc Reyers, est réalisé.

Reyersviaduct, is klaar. Daarin stond dat de aansluiting op de Reyerslaan zou worden afgesloten voor auto's. De aanvraag van die vergunning werd uitgesteld tot na de werken aan Reyers.

Bij de planning van de verschillende werkzaamheden moet ik rekening houden met de termijnen in elk dossier. De heraanleg zal in een welbepaalde volgorde gebeuren. Eerst wordt de overkapping van het viaduct aangepakt. Die werken starten begin augustus.

De regering besliste om voor alle vier de tunnels slechts één rijstrook te behouden. Dat was oorspronkelijk niet het plan, maar na het openbaar onderzoek en op vraag van de twee gemeenten, de wijkcomités en mijzelf werd besloten om in de tunnel richting Montgomery maar één rijstrook aan te leggen. Daardoor wordt het eenvoudiger om de wijk beter in te richten. Die beslissing is genomen en wordt nu in het dossier verwerkt. Het is de bedoeling dat de werken aan het einde van de zomer starten.

Na de renovatie van de vier tunnels start de heraanleg van de Reyerslaan. Daarna volgt de heraanleg van de Brand Whitlocklaan en ten slotte die van de Diamantlaan.

Er komt een effectenstudie in het kader van de heraanleg. Het bestek werd op 23 juni gepubliceerd. De resultaten worden in de loop van 2018 bekendgemaakt. De planning voor al deze werken is zeer strak. Alle diensten werken samen om de werken te volgen. Dat is niet zo eenvoudig, aangezien er meerdere instanties bij betrokken zijn. Momenteel zitten alle werken nog op schema.

Er zijn al studies uitgevoerd over de aanleg van de nieuwe tunnels. De regering besliste op basis van de studie over het Parkway-richtschema om geen nieuwe autotunnel onder het Meiserplein te bouwen.

Alleen de tunnels voor het openbaar vervoer op de assen Lambermont-Reyers en Reyers-Rogier komen nog aan bod in de studies en de werken van Beliris. De regering bevestigde dat de tramtunnel en het station aan Meiser er komen, maar Beliris moet het project in overleg met de MIVB en Brussel Mobiliteit ontwikkelen.

Il prévoyait, en accord avec le plan communal de mobilité, de fermer à la voiture le débouché de l'avenue du Diamant sur Reyers. Cette demande de permis a été mise en attente jusqu'à la fin des travaux sur Reyers.

La planification des différents chantiers - qui s'imbriquent l'un dans l'autre - doit tenir compte des délais de chaque dossier. La réalisation du réaménagement se fera dans un ordre précis. Il est d'abord prévu de s'occuper des toitures du viaduc. Le chantier devrait débiter à la fin du mois d'août.

L'information est passée inaperçue, mais il est important de noter que le gouvernement a décidé de mettre les quatre tunnels sur une seule bande. Initialement, le projet était différent, mais à la suite de l'enquête publique et de la demande des deux communes ainsi que des comités de quartier et de moi-même, il a été décidé que le tunnel en direction de Montgomery ne comprendra pas deux bandes mais une. Cela nous permettra de mieux aménager tout le quartier. La décision est prise et nous allons maintenant inclure ce point à la préparation du dossier. Le chantier débutera, nous l'espérons, à la fin de l'été de cette année.

Après les rénovations des quatre tunnels, nous entamerons le réaménagement du boulevard Reyers, puis celui du boulevard Brand Whitlock, en ce compris les aménagements résultant des modifications du rond-point Montgomery et enfin l'avenue du Diamant.

Une étude d'incidences a été programmée dans le cadre du réaménagement du boulevard. Le cahier des charges a été publié le 23 juin. Ses conclusions seront connues dans le courant de l'année 2018. Le calendrier de tous ces chantiers est très serré. Ceux-ci sont suivis et il y a une bonne collaboration entre tous les services : Bruxelles Mobilité, Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP), Bruxelles Environnement, les communes,... Ce n'est pas évident car de nombreux acteurs sont impliqués. Pour l'heure, malgré l'agenda serré, nous sommes dans les temps.

Le creusement de tunnels supplémentaires a déjà fait l'objet d'études. Le gouvernement a décidé de ne pas construire un nouveau tunnel autoroutier sous le rond-point Meiser, à la suite de l'étude du schéma directeur Parkway dont l'étude de mobilité englobait ce nœud important. Nous en avons déjà

Voor het aanbod op de Middenring wil de MIVB op tramlijn 25 de huidige T3000-modellen door T4000-trams vervangen. De nieuwe stellen worden vanaf 2019 geleverd. Daardoor wordt het mogelijk om het aanbod op de lijnen 7 en 25 tussen Meiser en Buyl met ongeveer 16% te verhogen.

Het team dat het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) moet opstellen, bestudeert voor de langere termijn de beste scenario's voor het openbaarvervoersaanbod op de Middenring.

Voor de bediening van de Josaphat-sector is in het richtplan bus opgenomen dat er tegen 2019 op lijn 64 gelede bussen komen.

De verlenging van lijn 62 moet het Vlaams Gewest in het kader van het Brabantnet voor zijn rekening nemen. Het Brussels Gewest heeft zijn deel van het werk gedaan. De Lijn diende daarvoor het plan-MER in bij de bevoegde Vlaamse dienst. Over het tijdschema kreeg ik nog geen informatie.

Het Vlaams Gewest moet nog infrastructuurwerken uitvoeren tussen de huidige eindhalte aan de NAVO en de luchthaven. Het Brussels Gewest en de luchthavenbeheerder zijn vragende partij. Het Brussels Gewest stelde zelfs voor om de exploitatie op zich te nemen in ruil voor een investering van het Vlaams Gewest. Ik wacht nog op het antwoord van Vlaanderen.

Er staan nog heel wat werven op stapel. Daar maak ik werk van en ik doe dat in alle transparantie. Ik ga regelmatig te plaatse en heb goede contacten met de omwonenden. Zij begrijpen dat heel wat dossiers met elkaar in verband staan en nu moeten worden aangepakt. Ik vind het belangrijk om hen duidelijk te maken dat hun wijk er na de werken, in 2019 of 2020, helemaal anders zal uitzien en een stuk rustiger zal worden.

parlé à plusieurs reprises dans cette commission.

Seuls les tunnels pour les transports publics reliant les axes Lambermont-Reyers et Reyers-Rogier restent dans la programmation des études et chantiers Beliris. Le projet de tunnel tram et de station à Meiser a été confirmé par le gouvernement, mais c'est Beliris qui est chargé de développer le projet en concertation avec la STIB et Bruxelles Mobilité.

S'agissant de l'offre de transport en commun sur la Moyenne ceinture, la STIB envisage la conversion de la ligne de tram 25 en T4000. Elle est actuellement exploitée avec des T3000. Nous devrions recevoir les nouveaux trams à partir de 2019. Cela permettra d'augmenter l'offre d'environ 16% sur le tronçon commun des lignes 7 et 25, entre Meiser et Buyl.

À plus long terme, l'équipe en charge de l'élaboration du nouveau Plan régional de mobilité (PRM) étudie les meilleurs scénarios pour le développement de l'offre de transport sur la Moyenne ceinture.

Pour la desserte spécifique du secteur Josaphat, le projet de plan directeur bus prévoit l'affectation d'autobus articulés sur la ligne 64 à l'horizon 2019, notamment pour répondre à la croissance de la demande résultant de l'urbanisation de la zone d'intérêt régional (ZIR) Josaphat.

Le prolongement de la ligne 62 est un projet que la Région flamande doit porter dans le cadre du Réseau Brabant. La Région bruxelloise a fait sa part de travail. De Lijn a introduit le Plan MER pour ce projet auprès des instances compétentes en Région flamande, mais je ne suis pas encore parvenu à en recevoir un échéancier concret.

Or la Région flamande doit procéder à des travaux d'infrastructure entre le terminus actuel à hauteur de l'OTAN et l'aéroport. Nous sommes demandeurs, ainsi que les gestionnaires de l'aéroport. La Région bruxelloise a même proposé que la Flandre paie l'investissement, en échange de quoi elle se chargerait de l'exploitation. Ce serait la solution idéale. Nous attendons donc la réponse de la Flandre.

Enfin, beaucoup de travaux restent à faire. Nous sommes en train de les réaliser. Nous opérons en

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De wijk zal inderdaad een metamorfose ondergaan. Stedenbouwkundige ontwikkeling moet immers gepaard gaan met aangepaste mobiliteitsinfrastructuur.*

U kondigt voor de Reyerslaan en de Brand Whitlocklaan een effectenstudie aan tegen 2018. Welke maatregelen neemt u nu al om de verkeersdoorstroming te bevorderen? De files staan immers tot in de Louis Schmidtlaan.

Vreest u niet dat autobestuurders andere routes zullen zoeken als ze niet meer van de Diamantlaan naar de Reyerslaan kunnen, waardoor de verkeersellende in de buurt verder zal toenemen?

- Het incident is gesloten.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

complète transparence avec la population. Je me rends régulièrement sur place. Les contacts sont positifs. Lors de ces rencontres, nous donnons des explications et nous sommes à l'écoute. Les gens comprennent que de nombreux dossiers sont connexes et que nous devons les résoudre maintenant.

Ils doivent aussi savoir que lorsque le tunnel du complexe Reyers aura été rénové et qu'en 2019, le boulevard Reyers et ses environs auront été aménagés, ce quartier, dès 2019-2020, sera complètement différent et tranquille durant de nombreuses années.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il est certain que ce quartier connaîtra une mutation importante, avec le projet de cité des médias et le développement d'un nouveau quartier à Josaphat accueillant plusieurs milliers d'habitants. Comme partout, il faut accompagner les développements urbains par une infrastructure de mobilité adéquate, voire prendre les devants pour qu'ils soient prêts à accueillir les diverses implantations.

S'agissant des boulevards Auguste Reyers et Brand Whitlock, vous annoncez une étude d'incidences pour 2018. Dans l'immédiat, quelles mesures seront prises pour améliorer la fluidité du trafic ? Les files s'étirent jusqu'au boulevard Louis Schmidt.

La fermeture de l'avenue du Diamant sur le boulevard Reyers ne risque-t-elle pas de générer des itinéraires alternatifs qui renforceront encore les encombrements déjà présents dans le voisinage ?

- L'incident est clos.

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de chaotische toestand ingevolge het slechte beheer van de wegenwerken in het zuidoosten van het gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Door het huidige beheer van de wegwerkzaamheden in het gewest neemt de chaos in bepaalde wijken indrukwekkende proporties aan.*

Ik zeg niet dat de werkzaamheden niet wenselijk zijn, maar het feit dat ze allemaal tegelijk en in dezelfde wijk plaatshebben, betekent een ernstige verstoring van het leven van duizenden Brusselaars. Ik heb het meer bepaald over de werkzaamheden aan de Rooseveltlaan, de Generaal Jacqueslaan, de Elsensesteenweg, de Adolphe Buyllaan en de Terhulpssteenweg.

Bovendien ging aan deze reeks werkzaamheden een andere reeks vooraf, waardoor de buurt vier jaar lang bijna onafgebroken te maken heeft met werkzaamheden en ernstige verkeersellende. Dat zou de bewoners wel eens uit het gewest kunnen wegdrijven, zeker omdat velen geen eigenaar zijn van hun woning.

Los van het gebruikte vervoermiddel is het een dagelijkse uitdaging geworden om je in de wijk verplaatsen. Je kan mensen niet vragen om daar jarenlang geduld voor op te brengen.

De werkzaamheden hadden beter op elkaar afgestemd moeten worden. Voor de werken aan de Buyllaan moest een van de belangrijkste tramlijnen negen maanden lang onderbroken worden, waardoor mensen hartje winter de tram uit moesten om vervolgens een gevaarlijke oversteek te wagen en zonder beschutting te wachten op een pendelbus, die hen wat verder aan een tramhalte afzette. In dergelijke omstandigheden grijpen veel mensen naar hun wagen, waardoor het verkeer verder dichtslibt en de trams en bussen nog meer vertraging hebben.

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

concernant "la situation chaotique engendrée par la mauvaise gestion des chantiers de voirie dans le sud-est de la Région".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous sommes aujourd'hui face à un chaos d'une ampleur impressionnante, dû à la gestion et à la coordination des chantiers dans cette Région.

Je ne vais pas remettre en cause les projets à l'origine de ces chantiers, qu'il s'agisse de chantiers techniques (modification, rénovation) ou de chantiers de réaménagement parfois souhaitables, parfois insuffisamment ambitieux.

Mon propos s'attache plutôt à la multiplication de chantiers simultanés dans une même zone. Quand plusieurs chantiers d'envergure, prévisibles et de longue durée se concentrent dans une même zone de la Région, les conséquences sont lourdes pour la vie quotidienne de milliers de Bruxellois. Plus précisément, je vise les chantiers Roosevelt, Général Jacques, chaussée d'Ixelles, Buyl et chaussée de la Hulpe, qui prennent tous place en même temps. Ne me répondez pas que vous profitez de l'été : la moitié de ces chantiers se dérouleront bien au-delà de la saison estivale.

Ce qui est intéressant - et je ne doute pas que cela puisse s'appliquer à d'autres parties de la Région -, c'est que le train actuel de chantiers s'inscrit à la suite d'une autre série ayant eu lieu dans la même partie de la Région, ce qui, au final, aboutit à une période quasi continue de quatre ans de chantiers entraînant de fortes perturbations. Quand on connaît le taux de rotation, à Bruxelles, des habitants qui ne sont pas propriétaires, ces quatre années peuvent encourager certains à quitter notre Région.

Que l'on soit à pied, à cheval, en voiture, à vélo ou en transport public, se déplacer devient un problème quotidien. Les gens ont des obligations : aller au travail, récupérer les enfants en respectant des horaires, faire les courses... On ne peut leur

Bovendien was het traject van buslijn 71, de drukste van het gewest, een jaar lang verstoord en stopte die niet bij de Université libre de Bruxelles (ULB)!

demander de prendre leur mal en patience pendant une période qui court sur plusieurs années.

En l'espèce, un découpage mieux pensé aurait permis de réaliser simultanément des chantiers qui perturbent une même zone. Le chantier Buyl, par exemple, a nécessité la déviation d'une partie de la circulation routière, avec un report de trafic sur la zone Roosevelt, mais aussi l'interruption, pendant neuf mois, d'une des plus importantes lignes de tram !

En plein hiver, les gens ont dû descendre du tram, traverser dans des conditions dangereuses faute d'un aménagement adapté, attendre une navette de bus, sans abribus ni indications, embarquer dans un bus simple, faute de bus articulés en suffisance, et débarquer plus loin pour attendre un autre tram. Imaginez ce que pareille situation peut avoir comme impact sur le temps de parcours. En pareille situation, ceux qui ne constituent pas un public captif prennent leur voiture et vont grossir les embouteillages déjà générés par les déviations automobiles. De surcroît, tout cela vient ralentir encore les trams et les bus de la STIB.

Le chantier de la ligne 71 a duré un an. Nous n'avons pas obtenu sa tramification, mais nous avons eu les travaux. Pendant un an, l'ULB n'a pas été desservie par le bus 71, principale ligne de la Région !

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wat stelt u dan voor?*

M. Pascal Smet, ministre.- Que proposez-vous alors ?

De voorzitter.- Een metrolijn?

M. le président.- Le métro ?

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Neen, de metro onder het stormbekken van Flagey kan pas over twintig jaar overwogen worden. Gek genoeg heeft het gewest wel geld voor een nieuwe metrolijn, maar niet voor een nieuwe tramlijn.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Non. Le métro sous le bassin d'orage à Flagey pourrait être envisagé dans vingt ans. Comme par hasard, la Région a de l'argent à investir dans une nouvelle ligne de métro, mais n'a plus un sou pour créer une nouvelle ligne de tram. Question de priorités visiblement !

Waarom werden de verschillende wegwerkzaamheden afzonderlijk bekeken, ofschoon ze in dezelfde wijk en op hetzelfde moment het verkeer verstoren?

D'abord, pourquoi dissociations-nous des chantiers qui ont lieu sur la même zone et génèrent les mêmes perturbations dans le temps ? Ensuite, je tiens à vous dire que je trouve cette situation regrettable, car on se retrouve dans des cas de figure où, comme à Buyl, des quais ont été surélevés, mais pas suffisamment pour être à hauteur des planchers de tram. C'est dommage,

Wat ook een gemiste kans is, is dat de doorgevoerde verhoging van de perrons op sommige plaatsen niet volstaat. Op andere plaatsen zijn ze wel hoog genoeg voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's), maar is de verhoging niet aan

alle haltes van dezelfde lijn gebeurd.

Het is onbegrijpelijk dat de werkzaamheden niet beter op elkaar werden afgestemd en dat er vooraf niet de tijd werd genomen om een degelijke planning uit te werken. Was het bijvoorbeeld echt onmogelijk om de werkzaamheden van Fluxys aan de Terhulpesteenweg voor of na al de rest te plannen?

Hoe komt het dat u er maar niet in slaagt om de werkzaamheden goed te plannen?

Er zijn ook grote verschillen in werktempo. Sommige werkzaamheden vlotten razendsnel doordat verschillende teams elkaar aflossen en soms zelfs 's nachts doorwerken, terwijl de arbeiders in andere gevallen slechts een paar uur per dag aan de slag zijn. Zo gaat er natuurlijk veel tijd verloren. Waarom wordt er bijvoorbeeld niet steeds van zeven uur 's ochtends tot vier uur 's middags gewerkt? Zo gaat het sneller vooruit. Bewoners hebben liever wat overlast van korte duur dan ellenlange mobiliteitsellende.

sachant que cette commission s'est beaucoup intéressée à la question des personnes à mobilité réduite (PMR). Pour le reste de la ligne en chantier, des quais très hauts sont prévus qui arrivent à ras du plancher du tram. C'est positif, mais il est dommage que cela n'ait pas été prévu sur toute la ligne. Encore une occasion ratée.

Là aussi, nous sommes en droit de nous inquiéter au sujet de la conception des chantiers. Comment nous retrouvons-nous encore face à des endroits qui ne seront pas réaménagés avant de très nombreuses années et qui n'ont pas été bâtis correctement ?

En revanche, on parvient à avancer en parallèle sur des chantiers touchant des zones voisines. Là aussi, c'est incompréhensible. Au lieu de s'attaquer d'un coup à une zone à problèmes, on préfère s'y prendre à deux fois pour deux zones contiguës. Les embarras sont donc vraiment énormes et je ne comprends pas que l'on ne prenne pas le temps de réaliser un agenda au préalable, de réfléchir à ce qui peut être fait dans une zone et à la manière de le faire.

Concernant le chantier Fluxys à la chaussée de la Hulpe, certes il faut changer les conduites de gaz, mais comment parvenons-nous à nous lancer dans ce chantier en même temps que tout le reste ? Il est tout de même ahurissant que l'on n'ait pas réfléchi à un moment donné au fait qu'il aurait été possible de changer ces conduites de gaz un peu plus tôt ou un peu plus tard. Là aussi, c'est le grand chaos.

J'aimerais savoir pourquoi vous ne vous en sortez pas dans la planification. En outre, se pose la question de l'intensité des chantiers. Personnellement, j'ai vécu le remplacement des voies de tram sous mes propres fenêtres. C'était impressionnant, distrayant et rapide, avec trois rotations d'équipes et certains travaux de nuit. On s'est ensuite attaqué aux trottoirs, sans informer les riverains du planning de ces travaux. Là encore, je ne mets pas en cause les aménagements, mais la méthode : quelques ouvriers travaillent quelques heures par jour, ce qui allonge les délais.

Comment est-il possible que des chantiers entraînant des nuisances considérables ne soient pris en charge qu'entre sept heures et seize heures par exemple ? On pourrait raccourcir drastiquement les délais. Les riverains sont prêts à

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het grote aantal werkzaamheden in de buurt van de Buyllaan valt te verklaren door het feit dat alle tramsporen tussen de Buyl- en de Vorstlaan aan vervanging toe waren. Mobiliteitsredenen en technische beperkingen maken het onmogelijk om zulke werkzaamheden in een keer uit te voeren.*

Meerdere elementen bepalen de chronologie, zoals de eventuele noodzaak om nutsvoorzieningen of riolering te vervangen, de aanvraag van stedenbouwkundige vergunningen, maar ook lokale kwesties, zoals gebouwen of ondernemingen die bereikbaar moeten blijven.

In het geval van de Buyllaan en het kruispunt van de Buyl- en de Generaal Jacqueslaan, hebben de winkeliers en de gemeente zelf gevraagd om periodes met minder hinder tussen de grote werffases in te lassen.

De MIVB kreeg te maken met vertraging in de aflevering van de vergunning die Brussel Mobiliteit voor de Generaal Jacqueslaan had aangevraagd. Ten gevolge van werkzaamheden in de Louiza- en de Montgomerytunnel hebben we besloten om geen andere grootschalige werkzaamheden in de buurt uit te voeren. Het beheer van de werven wordt dus wel degelijk gecoördineerd.

Ook ik vraag me soms af waarom sommige werven niet beter opschieten. De organisatie van al die werven vergt veel tijd. Weet u dat de Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad me heeft opgetrommeld

subir quelques travaux de nuit ou quelques nuisances pendant un temps plus court, car ils subissent de toute façon les nuisances liées au trafic, à l'impossibilité de se déplacer, à la suppression d'arrêts, à la coupure de lignes de transport publics, etc.

Comment expliquer que les choses n'aient pas évolué? Il y a de plus en plus de chantiers d'envergure. Comment n'arrivez-vous pas à les optimiser? Il existe pourtant des solutions en termes de planification géographique et d'intensification des chantiers.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je répondrai à cette longue question avant de tirer une conclusion. Pour comprendre la problématique relative à la multiplication des chantiers de voies dans la zone autour de l'avenue Buyl, il faut savoir que l'ensemble de l'axe de voies de tram allant de l'avenue Buyl à l'avenue de la Forêt en passant par l'avenue du Derby devait être renouvelé. Il n'est jamais possible de réaliser un tel renouvellement sans le subdiviser en plusieurs phases, tant pour des raisons de mobilité qu'en termes de possibilités techniques.

Plusieurs paramètres interviennent dans la fixation de la chronologie des différentes phases : il faut tenir compte de la nécessité éventuelle de renouveler des réseaux de concessionnaires ou les égouts, ainsi que des contraintes de planning et de disponibilité de ceux-ci. Il faut noter que nous accusons nombre de retards à Bruxelles qu'il convient de rattraper. En outre, il faut tenir compte de l'obtention des permis d'urbanisme lorsque les aménagements le nécessitent. Enfin, il y a lieu de tenir compte des contraintes locales, des immeubles ou entreprises et commerces qui doivent rester accessibles, ce qui induit parfois une organisation particulière des travaux.

Dans le cas particulier de l'avenue Buyl et du carrefour Buyl-Général Jacques, les commerçants eux-mêmes et la commune ont exprimé le souhait que des périodes de "soulagement" soient instaurées entre les grandes phases de chantier, afin de permettre aux commerçants de reprendre leur

om te vragen waarom er 's avonds en tijdens het weekend mensen moeten werken? Wel, we hebben die keuze gemaakt om de werven zo kort mogelijk te houden. Zoals u zelf al toegaf, waakt de MIVB in het belang van haar klanten over de snelheid waarmee werken worden uitgevoerd.

Dankzij de goede medewerking van de gemeente heeft bus 71 de ULB gedurende de volledige periode van de werkzaamheden kunnen aandoen. Bovendien zijn alle voorlopige haltes er goed aangelegd en uitgerust met tijdelijke bushokjes en schermen met wachttijdindicatie.

U mag niet vergeten dat de werven die u in uw interpellaties aanhaalt, zoals die aan de Buyllaan, de Terhulpesteenweg en de Franklin Rooseveltlaan, bijzonder complex zijn. Die interventies zijn nodig om de gasbevoorrading van het gewest op peil te houden en de MIVB-infrastructuur te vernieuwen.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen is op zoek gegaan naar een optimale oplossing, die rekening houdt met de mobiliteit, het juiste moment voor de uitvoering van de werken en de noden van alle betrokken partijen. Een heleboel kwesties werden daarbij afgewogen en het spreekt voor zich dat het in zulke gevallen onmogelijk is om iedereen volledig ter wille te zijn.

Bij de analyse van de vergunningsaanvragen moet de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen rekening houden met de volgende elementen en tegelijk zo veel mogelijk werven mogelijk maken:

- permanente toegang voor de brandweer en dringende medische hulp;*
- toegang voor personeel van Net Brussel;*
- permanente toegang tot de omliggende huizen;*
- toegang voor het openbaar vervoer;*
- optimale uitvoering van de werkzaamheden;*
- toegankelijkheid van alle weggebruikers;*
- grootschalige omleidingen die het resultaat zijn van andere werven;*
- grote evenementen, festiviteiten, bezoeken van*

souffle.

La STIB a également été tributaire des délais d'obtention du permis sollicité par Bruxelles Mobilité pour le boulevard Général Jacques, dont fait partie le chantier de renouvellement des voies du carrefour Buyl jusqu'au rond-point de l'Étoile. Pour rappel, à la suite des travaux dans les tunnels Louise et Montgomery, il a été décidé de ne pas réaliser d'autres chantiers d'envergure dans cette zone pendant la fermeture de ces ouvrages en 2016-2017. Une coordination existe bel et bien, et même de plus en plus. Nous venons de loin en la matière.

Sur le chantier, il est inévitable qu'il y ait des périodes où les ouvriers sont nombreux et d'autres où ils le sont moins, notamment durant le séchage des aménagements.

Moi aussi, je me demande parfois pourquoi certains chantiers n'avancent pas. En outre, l'organisation des chantiers prend beaucoup de temps. Sachez, pour l'anecdote, que la Confédération construction de Bruxelles-Capitale, située en face du Parlement bruxellois, m'a convoqué. Cette organisation veut savoir pourquoi les ouvriers doivent travailler le week-end et en soirée. Elle estime que l'on exagère. Mais nous avons fait ce choix pour réduire au maximum la durée des chantiers. Comme vous le voyez, ce n'est pas facile de satisfaire tout le monde.

Néanmoins, en général, comme vous l'avez d'ailleurs reconnu vous-même, la STIB veille à la rapidité de ses chantiers dans l'intérêt de ses usagers.

Il faut noter par ailleurs que, grâce à la bonne collaboration avec la commune, le bus 71 a pu desservir l'ULB durant toute la durée du chantier.

En outre, comme vous avez pu le constater lors de votre visite, tous les arrêts provisoires ont été aménagés correctement et étaient tous équipés d'abris temporaires et d'afficheurs de temps d'attente donnant de l'information en temps réel. Cette information est présente à tous les arrêts de la navette de bus ainsi qu'aux arrêts déplacés des lignes de trams et du bus 71.

Il convient de préciser que les chantiers mentionnés dans vos interpellations, dont ceux de

buitenlandse leiders, Europese toppen enzovoort;

- schoolperiodes;

- ziekenhuizen;

- technische kwesties.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen heeft een samenhangend signalisatieplan opgelegd, evenals het behoud van tweerichtingsverkeer, terwijl Sibelga voor eenrichtingsverkeer was. Ze voorkwam ook dat de werven op de Rooseveltlaan en de Terhulpssteenweg de omleiding van lijn 71 volledig zouden blokkeren.

We passen een nieuwe methode toe, die ons in staat stelt beter te anticiperen. Die methode werd samen met de sector uitgewerkt en wordt nu getest aan de Hallepoort. Het gaat niet alleen om werken aan de openbare weg. Ook de coördinatie met privé-werven en Osiris moet beter.

We moesten een strategische keuze maken voor de werven in het zuidoosten van het gewest. Oorspronkelijk was het de bedoeling om eerst de Buyllaan aan te pakken, vervolgens de Generaal Jacqueslaan, daarna de Terhulpssteenweg enzovoort. Omdat zoiets tien jaar gevegd zou hebben, hebben we beslist om het geheel van de grote werven tot een periode van twee jaar te beperken.

Mevrouw Delforge, het probleem is dat het gewest in het verleden vertragingen heeft opgestapeld. Moet ik herhalen dat ikzelf, samen met uw partij die toen ook in de regering zat, de werfcoördinatie heb ingevoerd? Vroeger was daar geen sprake van. Er is nog werk aan de winkel, maar het gaat de goede kant op. We zorgen ook voor extra mankracht door voor de werfcoördinatie deels met externe contracten te werken.

Ik denk dat de communicatie met de Brusselaar nog beter kan. Vanaf september zullen we dus nog meer informatie over de werkzaamheden geven. Ik vraag van u hetzelfde. Het is gemakkelijk kritiek te leveren op werkzaamheden, aangezien die altijd hinder opleveren, maar we moeten ook durven uitleggen dat ze nodig zijn voor de verbetering van de lucht- en de levenskwaliteit.

We werken momenteel de achterstand uit het

l'avenue Buyl, la chaussée de la Hulpe et l'avenue Franklin Roosevelt, sont particulièrement complexes, et qu'ils s'inscrivent dans un contexte stratégique majeur pour le développement de la Région bruxelloise. En effet, ces interventions sont nécessaires pour maintenir l'approvisionnement en gaz de la Région, d'une part, et pour procéder à la réfection des installations de la STIB, d'autre part.

Au vu de ces contraintes exceptionnelles et légitimes imposées par les besoins d'infrastructures de service public de la Région, la Commission de coordination des chantiers s'est penchée en détail sur l'analyse de ces dossiers en vue de dégager une solution optimale en termes de mobilité, qui permette l'exécution des travaux au moment le plus adéquat, tout en prenant en considération les besoins de l'ensemble des parties prenantes. Une série considérable d'impératifs doivent être soupesés lors des analyses et il est évident que, dans de tels cas, il est impossible de satisfaire complètement l'ensemble des demandes.

À titre illustratif, dans son analyse des demandes d'autorisation d'exécution de chantiers, la Commission de coordination des chantiers doit, entre autres, tenir compte des contingences suivantes, tout en permettant un maximum de chantiers :

- garantir un accès permanent aux services d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) ;

- garantir un accès au personnel de Bruxelles-Propreté ;

- garantir un accès permanent aux propriétés riveraines ;

- assurer la desserte en transports en commun, moyennant la mise en place de solutions alternatives, le cas échéant ;

- favoriser une exécution optimale du chantier (viabilité de la voirie, réduction du délai d'exécution au minimum nécessaire et, le cas échéant, coordination des interventions des différents impétrants dans la zone) ;

- assurer le cheminement de tous les types d'utilisateurs, dont les personnes à mobilité réduite ;

- tenir compte des déviations de grande ampleur

verleden weg. Soms gaat het om opeenvolgende werven, zoals voor de renovatie van de tunnels in de Reyerslaan. Herinnert u zich dat ik twee jaar geleden gezegd heb dat de omwonenden bij de start van de renovatie zouden klagen? Hetzelfde zal gebeuren bij de bruggen en wegen die we binnenkort beginnen te rooveren. Moet ik de aanleg van fietspaden in de Generaal Jacqueslaan uitstellen? We hebben net gezegd hoe noodzakelijk die zijn.

We moeten de tramrails vervangen aangezien Fluxys meldt dat dat absoluut nodig is. Neemt u de verantwoordelijkheid om te zeggen dat we niet akkoord gaan? Als er zich over een jaar een probleem met een gasleiding voordoet, zullen we als incompetent worden bestempeld omdat we de werkzaamheden niet hebben laten uitvoeren.

Ik sta volledig achter de keuze om de werkzaamheden uit te voeren, ook al leveren ze hinder op. Ik vraag dat mensen nadenken voor ze op pad gaan. Moeten ze absoluut de auto nemen? Sommigen wel, maar anderen niet.

résultant de chantiers tiers ;

- prendre en compte les besoins spécifiques découlant de la présence de magasins et/ou de centres culturels ;

- prendre en considération les grands événements comme les manifestations sportives (20 kilomètres et 50 kilomètres de Bruxelles), les festivités, les visites de dirigeants étrangers, les sommets européens, etc. ;

- tenir compte des périodes scolaires ;

- prendre en considération les hôpitaux et cliniques ;

- tenir compte des contraintes techniques des chantiers.

Par exemple, la Commission de coordination des chantiers a imposé le maintien des deux sens de circulation, alors que la proposition de Sibelga n'en prévoyait qu'un seul, et la mise en place d'un plan unique de signalisation cohérent, au lieu des trois prévus par les demandeurs. Elle a également permis d'éviter que les chantiers situés sur les axes Roosevelt et La Hulpe ne bloquent complètement les déviations des bus de la ligne 71.

Évidemment, une perturbation est perceptible. Là, le choix se posait, j'y reviendrai. Nous avons travaillé sur une nouvelle méthodologie pour gérer les chantiers de manière plus anticipative. Ce cadre a été développé avec le secteur et est en cours de test du côté de la Porte de Hal où plus de 150 chantiers doivent être exécutés. Il ne s'agit pas seulement des chantiers de voirie publique. Il y a parfois des chantiers privés qui s'entremêlent dans toute cette organisation. Nous travaillons actuellement à plusieurs marchés visant à renforcer la coordination des chantiers, tout comme nous travaillons à l'amélioration d'Osiris.

Nous avons été confrontés à un choix stratégique pour les chantiers de la zone sud-est. Classiquement, nous avons dit que nous allions refaire l'avenue Buyl, suivie du boulevard Général Jacques, de la chaussée de la Hulpe, etc. Ainsi, nous sommes partis pour dix années consécutives de travaux. Dans un tel cas, les gens auraient aussi ce sentiment d'être perpétuellement dans les travaux. Nous avons donc refusé cette idée et nous

nous sommes dit que nous allions regrouper les grands chantiers sur une période de deux ans, en phasage, malgré quelques perturbations locales, de sorte que les grands chantiers soient finis d'ici un an et demi. Cela limite en outre les perturbations à une période bien déterminée. Ensuite, une grande partie des travaux sera terminée et nous pourrons laisser les gens tranquilles.

Le problème auquel nous avons été confrontés, Mme Delforge, c'est que, dans cette Région, nous avons accumulé beaucoup de retards. Il est possible que, par le passé, la coordination n'ait pas été suffisante. Dois-je rappeler que c'est moi - avec votre parti d'ailleurs puisque nous siégeons ensemble dans le gouvernement - qui, la première fois que j'ai été ministre, ai installé la coordination de chantiers ? Cela n'existait pas auparavant. Nous sommes en train d'améliorer l'outil Osiris. Il y a encore du pain sur la planche, mais cela va désormais dans le bon sens. Nous investissons aussi beaucoup plus de moyens humains, avec notamment des contrats externes de coordination des chantiers.

Je crois que nous allons aussi davantage expliquer aux Bruxellois, puisque nous pouvons encore améliorer la communication. Je l'entends de la part des Bruxellois. La communication est meilleure. Je ne dis pas qu'elle est parfaite. À partir de septembre, nous allons encore beaucoup plus expliquer, informer et promouvoir nos travaux. C'est l'appel que je vous lance également. Il est facile de critiquer les travaux. Évidemment qu'en général, ils gênent, mais il faut oser expliquer aussi leur caractère indispensable pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie dans cette ville.

Certes, du retard a été accumulé par le passé et nous sommes en train de le rattraper. Parfois, les chantiers sont consécutifs comme au boulevard Reyers où l'on me demande de rénover les tunnels. Soit. Vous vous souvenez qu'il y a deux ans, je disais que les riverains allaient commencer à se plaindre dès que nous allions entamer cette rénovation. Je l'ai dit en commission et c'est exactement ce qui se passe. Il en ira de même avec les ponts et les voiries dont la rénovation va bientôt commencer. Dois-je reporter l'aménagement des pistes cyclables au boulevard Général Jacques ? Nous venons au contraire d'entendre, à juste titre, la nécessité d'aménager des pistes cyclables.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik heb geen probleem met het basisprincipe dat werkzaamheden onontbeerlijk zijn, als de tramrails of gasleidingen aan vervanging toe zijn.*

Ik ben het met u eens dat niet iedereen de auto hoeft te nemen, maar in deze buurt duren de werkzaamheden nu al vier jaar. Er wonen veel oude mensen. Mensen met kinderen moeten naar de school of naar de sportclub. De buurt is een hel geworden voor alle gebruikers van de openbare weg. Misschien wordt het openbaar vervoer nog het sterkst getroffen.

Et on doit remplacer les rails de tram si Fluxys dit que c'est absolument nécessaire. Prendriez-vous la responsabilité de dire que nous ne sommes pas d'accord et qu'il faut attendre deux ans ? S'il y a un problème de tuyau de gaz dans un an, on nous prendra pour des incapables parce que les travaux n'ont pas été faits.

J'assume le choix de faire ces travaux à cet endroit et ce, pour une période déterminée, sachant qu'il y a des perturbations. Je demande que les gens réfléchissent avant de se déplacer. Faut-il absolument prendre la voiture pour ce faire ? Certains sont obligés de le faire, je ne le nie pas, mais d'autres personnes non. Ces dernières pourraient utiliser d'autres moyens de transport. Cela permettra d'assurer une meilleure fluidité à celles qui ont vraiment besoin de leur voiture. C'est le message à transmettre aux usagers, même s'il n'est pas toujours facile.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Sur le principe de fond des travaux, je n'ai aucun problème : s'il faut remplacer des rails de tram ou des conduites de gaz, il faut le faire. Je ne remets donc certainement pas ces chantiers en question. En revanche, vous terminez votre intervention en disant que les gens doivent réfléchir pour savoir s'ils doivent vraiment prendre leur voiture. Je suis d'accord avec vous mais, en l'espèce, les événements dans cette zone depuis quatre ans constituent un beau cas d'école.

Quatre ans, c'est long dans la vie des gens ! Dans les quartiers concernés, il y a beaucoup de très vieilles personnes qui côtoient des personnes très jeunes. Ces personnes âgées, je ne veux surtout pas les voir au volant d'une voiture quand elles en ont une. Cela dit, elles doivent quand même aller faire leurs courses et doivent manger. Les gens qui ont des enfants doivent les conduire à l'école ou à leur club sportif.

Quand vous dites qu'il faut réfléchir avant de prendre la voiture, je vous réponds que, tous modes confondus, c'est la foire dans cette zone. A fortiori, le mode de transport qui devient le plus catastrophique, c'est précisément le transport en commun.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wat stelt u dan voor?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik begrijp dat niemand het risico op een gasontploffing wil nemen. De vraag is echter of de werven wel voldoende opschieten. Ik wil u natuurlijk niet de schuld van de onvoorziene tunnelsaga in de schoenen schuiven, maar de werken aan de Buyllaan hebben wel erg lang geduurd en hebben uiteindelijk weinig ambitieuze resultaten opgeleverd.*

Ze hebben vooral geleid tot een slechtere dienstverlening bij het openbaar vervoer. Een globale aanpak dringt zich op, want niet alleen de Buyllaan kampt met problemen, maar ook twee tramlijnen en de belangrijkste buslijn van het net. Wie weegt er zwaarder door, de omwonenden en de winkeliers of de tienduizenden Brusselaars die dagelijks het openbaar vervoer nemen?

Buslijn 71 moet door de werkzaamheden omgeleid worden. Eerder werd de bus al langer dan een jaar omgeleid. Vandaag is de impact opnieuw voelbaar op buslijnen 39 en 95, omdat de omgeleide bus 71 een deel van hun traject volgt.

De zomer is een minder drukke periode, maar dat geldt vooral voor automobilisten. De zomerdienstregeling van de MIVB maakt het bijzonder moeilijk om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen en niet iedereen heeft andere vervoersmogelijkheden. U zou echt moeten nagaan hoe we zulke toestanden kunnen vermijden.

- Het incident is gesloten.

M. Pascal Smet, ministre.- *Quelle est la solution alors ?*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Je comprends bien que personne ne veut prendre le risque de voir une conduite de gaz exploser. En revanche, on peut s'interroger si on observe l'activité sur un chantier. Il est vrai que l'épisode des tunnels n'avait été prévu par personne et je ne veux évidemment pas vous jeter la pierre. En revanche, concernant Buyl, les commerçants avaient demandé un temps de pause. On peut s'interroger en termes d'intérêt général. Il est vrai que le chantier Buyl a duré très longtemps et a abouti à un résultat assez peu ambitieux.*

Il a surtout contribué à dégrader la desserte en transports en commun sous prétexte d'améliorer la vitesse commerciale, car on ne voulait pas appliquer d'autres mesures. Il faudrait peut-être voir les choses plus globalement. Il n'y a pas que l'avenue Buyl à être touchée. Il y a deux lignes de tram et la ligne de bus la plus importante du réseau. Qu'est-ce qui compte le plus : les habitants ou les commerçants de la rue ou les dizaines de milliers de Bruxellois qui vont être quotidiennement touchés ?

Pareille situation ne peut plus arriver. La ligne du bus 71, qui est la plus importante, subit désormais deux déviations à cause de deux chantiers. Auparavant, elle a été déviée pendant plus d'un an et cela a eu des conséquences sur les bus 38 et 95 dont les trajets sont désormais tout à fait irréguliers à cause des embouteillages créés par l'ajout du trafic du bus 71. L'été est effectivement une période moins chargée, mais c'est surtout le cas pour les automobilistes. En effet, pour les usagers des transports publics, je peux vous dire qu'avec les horaires d'été, c'est à la limite du praticable et du supportable. Il y a ceux qui ont les moyens de se rabattre sur d'autres modes de transport, mais ce n'est pas le cas pour le tout le monde. Il serait vraiment souhaitable de se pencher sur ces quatre années de travaux dans cette zone afin que cela n'arrive pas à un autre endroit.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport met het openbaar vervoer".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In 2016 passeerden er bijna 22 miljoen passagiers via Brussels Airport. Dat is een daling van 7% in vergelijking met het recordjaar 2015. Die daling is voornamelijk te wijten aan de terreurdaden van 22 maart. Er werd wel 1,1% meer cargo vervoerd dan in 2015.

De luchthaven blijft een belangrijke economische speler vlakbij ons geweest. Over de exacte cijfers van de werkgelegenheid van Brusselaars op de luchthaven bestaat er wat onenigheid. In ieder geval is het duidelijk dat iedereen in Brussel meer Brusselaars op de luchthaven wil laten werken. De luchthaven is een belangrijk potentieel voor Brusselse banen. Bovendien bleek dat heel wat vacatures op de luchthaven, vooral voor laaggeschoolde arbeiders, niet ingevuld geraakten, terwijl er in Brussel nochtans genoeg mensen zijn die werk zoeken. Een element dat een rol kan spelen, is de bereikbaarheid van de luchthaven. Ik ondervroeg u daarover al enkele keren.

In april 2015 zou u vertegenwoordigers van de MIVB, De Lijn en Brussels Airport ontmoet hebben om het nachtelijk openbaar vervoer naar de luchthaven te bespreken. Voorts zou u de MIVB verzocht hebben om alle mogelijkheden in een nota toe te lichten en te analyseren. Er zijn verschillende mogelijkheden. Ofwel zorgt de MIVB zelf voor een nachtbus ofwel wordt de nachtbus van De Lijn versterkt, meer bepaald lijn 620. Er zou een Collectodienst kunnen komen of De Lijn en de MIVB kunnen gezamenlijk een buslijn uitbaten.

U zei toen ook dat u de nota van de MIVB in de zomer van 2015 verwachtte. Daarna zou er een vergadering met De Lijn, de MIVB, Brussels

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 "l'accessibilité en transports en commun de Brussels Airport pendant la nuit".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *L'aéroport reste un acteur économique important aux portes de notre Région. Il offre également un grand potentiel d'emplois pour les Bruxellois. Nous savons en outre qu'un grand nombre d'offres d'emploi, surtout destinées à des ouvriers peu qualifiés, sont restées vacantes en 2016, alors que Bruxelles ne manque pas de demandeurs d'emploi. L'accessibilité de l'aéroport est un élément susceptible de jouer un rôle à cet égard.*

En avril 2015, vous auriez rencontré des représentants de la STIB, de De Lijn et de Brussels Airport, afin de discuter de l'offre de nuit en transports en commun vers l'aéroport. Vous auriez également demandé à la STIB d'analyser toutes les possibilités dans une note. Différentes options existent. Soit la STIB assure elle-même un bus de nuit, soit le bus de nuit de De Lijn est renforcé, en particulier la ligne 620. Un service Collecto pourrait également être mis en place, ou De Lijn et la STIB pourraient exploiter conjointement une ligne de bus.

La note de la STIB devait vous parvenir à l'été 2015. Après quoi, une réunion devait être organisée avec les acteurs concernés et votre cabinet. À un moment donné, De Lijn a envisagé de supprimer le bus de nuit 620, qui relie Anderlecht à l'aéroport, en raison du faible nombre de passagers transportés. Heureusement, cela n'a pas eu lieu. Aujourd'hui, De Lijn, qui supporte seule les coûts de ce bus 620, réclame une contribution bruxelloise. À défaut, un taxi collectif remplacera la ligne. De Lijn a visiblement déposé auprès du ministre un projet d'accord à ce sujet.

Airport en uw kabinet volgen. Het debat laait af en toe op, onder meer een paar maanden geleden. Op een bepaald moment overwoog De Lijn de afschaffing van nachtbus 620, die tussen Anderlecht en de luchthaven rijdt. Dat gebeurde gelukkig niet. De reden toen was het lage aantal vervoerde passagiers. Over dat cijfer was er toen ook discussie. Nu vraagt De Lijn, die alleen de kosten voor nachtbus 620 draagt, dat Brussel een bijdrage levert.

Zo niet zal een collectieve taxi de buslijn vervangen. Blijkbaar heeft De Lijn hierover een ontwerpovereenkomst ingediend bij de minister.

Zoals u zelf zei, hebben zowel het Brussels Gewest als de luchthaven er baat bij dat zo veel mogelijk Brusselaars in de luchthaven kunnen werken. Aangezien het vaak om nachtwerk gaat, is dat moeilijk voor mensen zonder wagen. Een goede nachtelijke dienstverlening is dan ook aangewezen.

Wat waren de conclusies van de nota uit 2015?

Welke afspraken zijn intussen gemaakt tussen de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), Brussels Airport Company, De Lijn en uw kabinet?

Kunt u de ontwerpovereenkomst over buslijn 620 toelichten? Wat is uw standpunt?

Wat vindt u van het nachtelijke aanbod aan openbaar vervoer naar de luchthaven?

Er wordt vanaf 2019 een trambus ingelegd tussen de Heizel en Brussels Airport. Het Brabantnet plant op termijn een tram tussen Brussel-Noord en Brussels Airport. Zullen beide ook een nachtelijke dienstverlening aanbieden?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het nachtvervoer naar Zaventem is belangrijk, maar blijkbaar is die buslijn niet populair bij de werknemers van de luchthaven. De gebruikersaantallen zijn niet zo hoog. Daarom stelt De Lijn een

Quelles étaient les conclusions de la note de 2015 ?

Entre-temps, quels accords ont-ils été passés entre la STIB, Brussels Airport Company, De Lijn et votre cabinet ?

Pouvez-vous nous expliquer le projet d'accord relatif à la ligne 620 ? Quelle est votre position ?

Que pensez-vous de l'offre nocturne des transports en commun vers l'aéroport ?

Un tram-bus sera aménagé à partir de 2019 entre le Heizel et Brussels Airport. Le Réseau Brabant envisage à terme un tram entre Bruxelles-Nord et Brussels Airport. Tous deux proposeront-ils aussi un service de nuit ?

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Le transport de nuit vers Zaventem est important, mais cette ligne de bus n'est manifestement pas populaire auprès des travailleurs de l'aéroport. Le taux de fréquentation*

systeem van collectieve taxi's voor.

Ik ken een Brusselaar die lijn 620 gebruikt. Die bus rijdt eerst door heel Brussel en gaat dan pas naar Zaventem. Die busreizigers moeten beschikken over een abonnement van De Lijn of op zijn minst over een MTB-abonnement. Dat zit niet in het MIVB-abonnement. In dat opzicht is het logisch dat die lijn mee wordt opgenomen in het MIVB-aanbod. Het zijn vooral Brusselaars die de lijn gebruiken om 's nachts op de luchthaven te geraken.

Hebt u zicht op de gebruikers van die nachtbus? Zijn dat vooral Brusselaars? Zou de buslijn niet meer gebruikers aantrekken, als ze opgenomen wordt in het MIVB-aanbod of acht u dat niet opportuun?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Het is inderdaad De Lijn die de nachtelijke lijn uitbaat met standaardbussen. Die zijn heel vaak volledig leeg. Ik begrijp de wens van De Lijn om die buslijn te herzien. Er zijn verschillende mogelijkheden. Ik denk dat we het best met collectieve taxi's of busjes kunnen werken. In die richting praten we momenteel met De Lijn.

Er werden van beide kanten voorstellen gedaan. We leggen de laatste hand aan een gezamenlijk voorstel waarbij een volwaardig alternatief voor de nachtlijn kan worden uitgewerkt. Ondanks uw nieuwsgierigheid ga ik hierover niet al te veel in detail treden. Eerst wil ik de collega's en de regering inlichten en met De Lijn afspraken maken.

Over het Brabantnet heerst nog wat onduidelijkheid. We veronderstellen dat De Lijn ongeveer hetzelfde uurrooster zal hanteren als de MIVB, namelijk van half zes 's ochtends tot middernacht. Dat zorgt voor een vlotte aansluiting op het MIVB-netwerk aan de Heizel. Het is compleet onzinnig daar te stranden zonder aansluiting naar een eindbestemming. Als het zwembad er zou zijn, dan kon van de nood een deugd worden gemaakt, maar dat is jammer genoeg niet het geval. Volgens mij zal alles worden afgestemd op het netwerk en de uurregeling van de MIVB.

Voor mij is het belangrijk dat we de inwoners van

étant assez faible, De Lijn propose un système de taxis collectifs.

Les usagers de la ligne 620 doivent disposer d'un abonnement De Lijn ou à tout le moins d'un abonnement MTB. À cet égard, il serait logique que cette ligne soit reprise dans l'offre de la STIB, car ce sont surtout les Bruxellois qui l'utilisent pour se rendre de nuit à l'aéroport.

Qui sont les utilisateurs de ce bus de nuit ? S'agit-il surtout de Bruxellois ? La ligne de bus n'attirerait-elle pas plus d'utilisateurs si elle était reprise dans l'offre de la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).* - *C'est en effet De Lijn qui exploite la ligne nocturne avec des bus standard, qui sont très souvent vides. Je comprends dès lors son souhait de revoir cette ligne et je pense que nous pourrions travailler idéalement avec des taxis ou petits bus collectifs. Nos discussions actuelles avec De Lijn vont dans ce sens.*

Des propositions ont été formulées de part et d'autre. Nous mettons la dernière main à une proposition commune d'alternative à part entière à la ligne de nuit, mais je ne peux pas encore entrer dans les détails.

Il y a encore beaucoup d'incertitude qui plane sur le Réseau Brabant. Nous supposons que De Lijn appliquera plus ou moins le même horaire que la STIB, soit de 5h30 à minuit, en vue d'une bonne connexion avec le réseau de la STIB au Heysel.

Il est, à mes yeux, important de proposer une solution sur mesure aux Bruxellois qui travaillent de nuit à l'aéroport. Une forme de transport collectif organisé me semble être la bonne solution. La concertation constructive avec De Lijn va dans ce sens. Nous sommes dans la dernière ligne droite.

Brussel die 's nachts op de luchthaven werken een oplossing op maat kunnen bieden. Een vorm van georganiseerd collectief vervoer lijkt de juiste oplossing. Het constructief overleg met De Lijn verloopt in die zin. We bevinden ons momenteel in de laatste rechte lijn.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Als u zegt dat u met De Lijn over buslijn 620 in de laatste rechte lijn zit, dan maakt u me natuurlijk nieuwsgierig. Ik hoop dat de reizigers binnenkort een volwaardig alternatief krijgen.

Los van de vraag over lijn 620 die een aantal nadelen heeft, zoals de ellenlange rit naar Zaventem, heb ik ook gevraagd hoe u de opties voor Brusselaars bekijkt om 's nachts vanuit de stad naar de luchthaven te gaan met het openbaar vervoer. De focus ligt op de lijn 620 van De Lijn omdat dat het enige aanbod is. Streeft u in de oplossingen die u met De Lijn uitwerkt, naar een ruimer aanbod voor Brusselaars die op Brussels Airport willen werken?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, er wordt gewerkt aan een aanbod op maat van de werknemers in de richting van collectief vervoer.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de klachten over de aanleg van tram 9".

De voorzitter.- De interpellatie wordt naar een volgende vergadering verschoven.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *J'espère que les voyageurs pourront bientôt compter sur une alternative valable.*

Pour se rendre de nuit à l'aéroport en transport en commun, la ligne 620 est aujourd'hui la seule option possible. Dans les solutions que vous élaborez avec De Lijn, visez-vous une offre plus large pour les Bruxellois qui souhaitent travailler à Brussels Airport ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Oui, nous travaillons à une offre sur mesure pour les travailleurs, qui va dans le sens d'un transport collectif.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

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

concernant "les plaintes relatives à l'aménagement de la ligne de tram 9".

M. le président.- L'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAGEN

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

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".

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".

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)".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

QUESTION ORALES

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

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'".

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".

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)".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

betreffende "het nieuwe busplan van de MIVB en de bus- en tramhalte 'Jette Station'".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE KOMPANY**

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

betreffende "de signalisatie en de aanlegwerken rond de Basiliek van Koekelberg".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,**

betreffende "de verkeerstest in de buurt van de Basiliek van Koekelberg".

**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 nieuwe metrostation Grondwet".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

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

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

concernant "le nouveau plan bus de la STIB et l'arrêt de bus et de tram 'Jette Gare'".

**QUESTION ORALE DE M. PIERRE
KOMPANY**

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

concernant "la signalisation et les aménagements autour de la Basilique de Koekelberg".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
ANNEMIE MAES,**

concernant "le test de circulation à l'entour de la Basilique de Koekelberg".

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 "la nouvelle station de métro Constitution".

**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,**

betreffende "het investeringsplan voor het openbaar vervoer".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEI**

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

**betreffende "de geluidsoverlast door trams
in Jette".**

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

**concernant "le plan d'investissements dans
les transports en commun".**

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEI**

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

**concernant "les nuisances sonores causées
par les trams à Jette".**

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