



**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 10 JULI 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 10 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

INTERPELLATIE	6
Interpellatie van mevrouw Els Ampe	6
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".	
Bespreking – Sprekers:	8
De heer Ridouane Chahid (PS)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Pascal Smet, minister	
Mevrouw Els Ampe (Open Vld)	
MONDELINGE VRAGEN	12
Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	12
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	12
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de onbekwaamheid van de MIVB om haar eigen charter inzake reclame-ethiek te doen naleven".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	16
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met	

SOMMAIRE

INTERPELLATION	6
Interpellation de Mme Els Ampe	6
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".	
Discussion – Orateurs :	8
M. Ridouane Chahid (PS)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Pascal Smet, ministre	
Mme Els Ampe (Open Vld)	
QUESTIONS ORALES	12
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	12
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	12
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'incapacité de la STIB à faire respecter sa propre charte d'éthique publicitaire".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé	

Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het investeringsplan voor het openbaar vervoer".		de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le plan d'investissements dans les transports en commun".	
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 19 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".		Question orale de M. Pierre Kompany 19 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".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes, 19 betreffende "de verkeerstest in de buurt van de Basiliek van Koekelberg".		Question orale jointe de Mme Annemie Maes, 19 concernant "le test de circulation à l'entour de la Basilique de Koekelberg".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 29 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'".		Question orale de M. Paul Delva 29 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'".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 32 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het nieuwe metrostation Grondwet".		Question orale de M. Paul Delva 32 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".	
Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael 36 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de geluidsoverlast door trams in Jette".		Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael 36 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".	
Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe 39 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met		Question orale de M. Benoît Cerexhe 39 à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé	

Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de aanstelling van begeleiders op het Brussels openbaar vervoer (MIVB)".

de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la mise en place d'accompagnateurs dans les transports en commun bruxellois (STIB)".

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

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Ampe.

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.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- In maart 2017 interpelleerde ik u voor het eerst over de moeizame aanleg van tram 9. Er waren toen verschillende problemen. In de eerste plaats waren er ellenlange files, waardoor patiënten hun afspraak in het UZ Brussel misten. Verder klaagden buurtbewoners over het gebrek aan informatie en problemen met de aannemers. U verzekerde toen dat de deadlines van de werken gerespecteerd zouden worden en dat de plooiën met het ziekenhuis waren gladgestreken.

De aanleg van tram 9 is complex. Om de steun voor de tramlijn zo groot mogelijk te maken, is het belangrijk dat er met iedereen rekening wordt gehouden: de gebruikers van het openbaar vervoer, de buurtbewoners, de voetgangers, de fietsers, de automobilisten en in het bijzonder de personen met een beperkte mobiliteit.

Het blijkt echter dat de meerderheid van de buurtbewoners in de Generaal de Ceunincklaan tegen de tram zijn. Ze hebben op de overlegcommissie van eind mei duidelijk hun grieven op tafel gelegd. Ze vrezen dat de toekomstige tram hun mobiliteit onleefbaar maakt.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Ampe.

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.- La parole est à Mme Ampe.

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Je vous avais déjà interpellée en mars sur l'aménagement de la ligne de tram 9 qui suscitait alors de nombreuses plaintes, comme des rendez-vous manqués à l'UZ Brussel en raison des embouteillages, le manque d'information des riverains et les problèmes rencontrés avec les entrepreneurs. Vous nous aviez assuré que les difficultés avec l'hôpital avaient été aplanies et que les délais des travaux seraient respectés.*

Pour bénéficier d'un large soutien, ce chantier complexe doit tenir compte des besoins des usagers des transports publics, des riverains, des piétons, des automobilistes et des personnes à mobilité réduite.

Or les habitants de l'avenue du Général de Ceuninck seraient pour la plupart opposés au projet en raison de la suppression des 200 places de parking et des vibrations que provoquera le tram, puisqu'à cet endroit, le sol est marécageux. Les études en ont-elles tenu compte ?

Par ailleurs, les habitants de la Cité Modèle aimeraient pouvoir être desservis par cette ligne et

Het verdwijnen van meer dan 200 parkeerplaatsen leidt ertoe dat mensen de komst van de tram moeilijker aanvaarden. Omdat de grond er vrij moerassig is, vrezen ze bovendien dat de tram trillingen zal veroorzaken. Hebben de studies daarmee rekening gehouden?

Veel inwoners van de Modelwijk vragen dat de tram dichterbij hun wijk aansluit. Het is daarom onbegrijpelijk dat de tramhalte niet dichterbij de Modelwijk wordt geplaatst. Ook het ziekenhuis blijft met vragen zitten.

Welk gevolg hebt u gegeven aan de vragen van de buurtbewoners tijdens de overlegcommissie, in het bijzonder over de mobiliteit in en nabij de Generaal de Ceunincklaan? Er is niet alleen sprake van het schrappen van parkeerplaatsen, maar ook van het versmallen van de weg. Dat bemoeilijkt de in- en uitgang van de straat, en zeker van het kruispunt met de Houba de Strooperlaan.

Welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat de deadlines worden gehaald? Zit de aanleg nog op schema?

Wat is de status van fase 2, de verlenging van tram 9 naar de Heizel, dus het stuk tussen de zogenaamde pool Palfijn en Esplanade?

Welke plannen zijn er voor de verbindingen met trams vanuit Vlaanderen, meer bepaald de tramlijn naar Willebroek? Daarover doen verschillende geruchten de ronde.

Welke halte krijgt buslijn 14 in het nieuwe MIVB-Busplan dat vanaf volgend jaar wordt ingevoerd? Zal die bus nog stoppen voor het consultatiegebouw van het UZ Brussel? Welke naam krijgt de nieuwe gemengde tram- en bushalte op de Dikke-Beuklaan ten zuiden van de brandweerkazerne?

Dat zijn een heleboel vragen die de mensen zich stellen. Ik heb er de bevolking altijd op gewezen dat de aanleg van een tram heel belangrijk is en dat we die moeten steunen. U moet echter begrijpen dat zoiets moeilijk wordt als er parkeerplaatsen worden geschrapt. Aangezien het om een heel brede weg gaat, zou u ervoor kunnen opteren om een tramlijn aan te leggen en de parkeerplaatsen te behouden.

demandent que l'arrêt prévu soit déplacé à cet effet.

Quelles suites avez-vous données aux griefs émis par les riverains, lors de la commission de concertation, concernant la suppression de places de stationnement et les problèmes de circulation à l'entrée de l'avenue du Général de Ceuninck et au croisement avec l'avenue Houba de Strooper dus au rétrécissement de la voirie ?

Quelles mesures avez-vous prises pour que le calendrier des travaux soit respecté ?

Comment évolue la phase 2 qui correspond au prolongement de la ligne de tram vers le Heysel, entre le quartier Palfijn et Esplanade ? Une connexion sera-t-elle prévue avec la ligne de tram vers Willebroeck ?

Le nouveau plan bus de la STIB, qui entrera en vigueur en 2018, maintient-il l'arrêt de la ligne de bus 14 devant le bâtiment des consultations de l'UZ Brussel ? Quel nom portera l'arrêt mixte tram-bus sur l'avenue de l'Arbre Ballon au sud de la caserne des pompiers ?

Si je soutiens l'aménagement de lignes de tram et plaide en ce sens auprès des citoyens, je comprends l'opposition qu'entraîne la suppression de places de parking. La voirie étant très large, ne pourriez-vous pas les maintenir ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *Naast de werkzaamheden aan tramlijn 9 krijgen de winkeliers nu ook de werf voor tramlijn 19 te verduren. Waren die werkzaamheden gepland? Waarom werden beide werven niet beter op elkaar afgestemd?*

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een tijd geleden klaagden handelaars uit de buurt in Het Nieuwsblad dat hun omzet daalt en dat ze moeilijk bereikbaar zijn. Hun grootste grief is echter het gebrek aan communicatie, het feit dat ze totaal niet op de hoogte worden gehouden, bijvoorbeeld over de omleidingen.

Wat is uw antwoord daarop? Hoe zult u de problemen verhelpen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Alle opmerkingen die de partijen formuleerden op de overlegcommissie van 24 mei 2017, maken deel uit van het proces-verbaal van de commissie. Dat proces-verbaal zal vertaald worden door de dienst Stedenbouw, om aan de aanvrager eventueel wijzigingen of bijkomende studies op te leggen met het oog op het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning.

In de Generaal de Ceunincklaan wordt de inkrimping van de parkeerplaatsen beperkt dankzij het behoud van de parkeerplaatsen langs de trambedding en de heraanleg van de parkeerplaatsen in de Jan Palfijnlaan vlakbij. Bovendien benadrukt de invoering van

Discussion

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Je profite de l'interpellation de ma collègue pour rebondir sur un article relatif à la place du Miroir, paru dans la presse la semaine dernière. Cet article explique que, déjà mécontents des désagréments liés aux travaux de la ligne de tram 9, les commerçants doivent maintenant subir aussi le chantier de la ligne de tram 19. Ces travaux étaient-ils prévus ? Si oui, comment les différents chantiers n'ont-ils pas mieux été coordonnés pour éviter pareille situation ? Ou s'agit-il, au contraire, d'un imprévu entraînant une obligation d'intervention ? En tout cas, ce nouveau chantier crée deux fois plus de désagréments pour les commerçants du quartier.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Le quotidien Het Nieuwsblad a relayé le mécontentement des commerçants du quartier qui voient leur chiffre d'affaires diminuer en raison de difficultés d'accès. Ils se plaignent surtout de ne pas être tenus informés, notamment au sujet des déviations. Comment comptez-vous y remédier ?*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Toutes les remarques formulées ont été inscrites dans le procès-verbal de la commission de concertation qui sera traduit par le service de l'Urbanisme afin d'imposer éventuellement des modifications ou de nouvelles études au demandeur en vue de l'obtention du permis d'urbanisme.*

Le nombre de places de stationnement supprimées sur l'avenue du Général de Ceuninck est réduit grâce au maintien de stationnements le long des voies du tram et au réaménagement des places de parking sur l'avenue Jean Palfijn toute proche. Par ailleurs, la mise à sens unique de la circulation sur cette avenue réduira le trafic de transit.

eenrichtingsverkeer het lokale karakter van de laan. Dat zal het doorgaand verkeer beperken, wat beter is voor de omwonenden.

Volgens de planning voor de aanleg van de tramlijn tot de halte Koning Boudewijn, gaan de werkzaamheden begin 2018 van start. Die beginnen met het aanstellen van de concessiehouders en met het leggen van de sporen. Die planning blijft voorlopig gelden, maar hangt natuurlijk af van het moment waarop de stedenbouwkundige vergunning uitgereikt wordt.

Hoe dan ook hebben we besloten om vooraf, vóór we de vergunning op zak hadden, gedetailleerde studies uit te voeren, zodat het werk snel van start kan gaan. Zonder tram komt er immers geen Neo of een andere uitbreiding op de Heizel. De aansluiting van het openbaar vervoer is een absolute en voorafgaande voorwaarde om de Heizelvlakte te kunnen ontwikkelen. Onze grote wens is dat niet nadien, maar vooraf het openbaar vervoer wordt aangelegd. In de meeste ontwikkelde steden is dat gebruikelijk, maar voor Brussel zou het een primeur zijn.

Op dit moment zijn de werken al gestart voor fase 1, het traject tot aan de Tentoonstellingslaan en de Romeinsesteenweg. Volgens de planning zou de tram voor 2019 op dat stuk moeten kunnen rijden.

Het Brabantnet is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Ik heb vernomen dat de geplande tramlijn tussen het UZ Brussel en de luchthaven in eerste instantie zal worden uitgebaat met een trambus tussen het Heizelplateau en de luchthaven. Dat betekent dat mensen van tram 9 moeten overstappen op een trambus op het Heizelplateau. Uiteraard kan in een latere fase gebruik worden gemaakt van de spoorinfrastructuur die gepland is tussen Simonis en de Heizel. De Lijn zou ook eindelijk de projecten hebben ingediend voor de verbinding tussen de NAVO en de luchthaven.

Over de aanpassingen aan buslijn 14 is er nog geen definitieve beslissing omdat de regering het nieuwe richtplan voor het busnet nog niet heeft goedgekeurd. We wachten nog altijd op het advies van de stad Brussel, die dat als enige gemeente nog niet heeft gegeven. Ik hoop dat ze dat snel doet, dan kan de regering het Busplan goedkeuren.

Les travaux relatifs à l'extension de la ligne jusqu'à l'arrêt Roi Baudouin devraient commencer au début de 2018, avec la désignation des concessionnaires et la pose des voies.

Quoi qu'il en soit, nous avons décidé, avant même l'obtention du permis, de réaliser des études pour pouvoir commencer les travaux au plus vite. Une desserte de qualité par les transports publics est une condition essentielle préalable pour garantir le développement de projets sur le site du Heysel, comme le projet Neo. Ce serait une première pour Bruxelles de procéder de la sorte !

Les travaux de la phase 1 concernant l'extension de la ligne jusqu'à l'avenue de l'Exposition et la Chaussée Romaine sont en cours. Le tram devrait pouvoir y circuler en 2019.

Dans le cadre du réseau Brabant, qui est un projet flamand, un trambus devrait assurer la liaison entre le plateau du Heysel et l'aéroport. Les usagers de la ligne de tram 9 devront donc prendre une correspondance trambus au plateau du Heysel. Il devrait être possible, à un stade ultérieur, d'utiliser l'infrastructure ferroviaire qui reliera Simonis au Heysel. De Lijn aurait également soumis son projet relatif à une liaison entre l'OTAN et l'aéroport.

Quant aux modifications sur la ligne de bus 14, aucune décision ne sera prise tant que le plan directeur bus n'aura pas été adopté. Pour ce faire, nous attendons encore l'avis de la Ville de Bruxelles.

La création de la ligne de tram 9 implique nécessairement une restructuration des lignes de bus. Le terminus actuel des lignes 13, 15 et 53 à l'UZ Brussel devrait être maintenu. L'arrêt mixte tram-bus sur l'avenue de l'Arbre Ballon au sud de la caserne des pompiers s'appellera Arbre Ballon. Le calendrier des travaux est respecté.

Nous conserverons les places de parking qui peuvent l'être. Lors de la réunion que nous avons organisée à ce sujet et où les participants étaient nombreux, nous avons pu les convaincre de la nécessité de faire circuler le tram sur site propre entre le plateau du Heysel et Simonis, pour pouvoir maintenir la fréquence et la cadence des trams sur la ligne et offrir ainsi une réelle alternative à l'automobile.

Uiteraard maakt de nieuwe tramlijn 9 ook een herstructurering van de buslijnen in de sector noodzakelijk. Ik ga er voorlopig van uit dat de lijnen 13, 15 en 53 hun huidige eindhalte aan het UZ Brussel behouden. De gemengde tram- en bushalte op de Dikke-Beuklaan ten zuiden van de brandweerkazerne zal normaal gezien Dikke Beuk of Arbore Ballon heten. De werken zitten op schema.

De parkeerplaatsen die we kunnen behouden, worden behouden. Er is een vergadering geweest waarop heel veel mensen aanwezig waren. Die is heel goed verlopen. Als je eerlijk aan mensen uitlegt dat de tram absoluut in een eigen bedding moet kunnen rijden, omdat het anders geen zin heeft om een tramlijn aan te leggen tussen de Heizel en Simonis, dan begrijpen ze dat. Een eigen bedding is nodig om de synchroniciteit en frequentie te kunnen behouden en op die manier een echt alternatief te bieden voor de auto.

Er worden geen parkeerplaatsen geschrapt om te schrappen; alleen waar dat nodig is om de tramlijn aan te leggen, verdwijnen er plaatsen. Waar er bijkomende parkeergelegenheid kan komen, zal dat ook gebeuren. We kijken ook naar alternatieven in de buurt. Dat proces moet versneld worden, zodat mensen ook elders terecht kunnen.

Het probleem is evenwel dat er in Brussel in het verleden nooit keuzes gemaakt zijn. Iedereen probeerde altijd om iets voor de auto te doen, iets voor de tram, iets voor de fietser, iets voor de voetganger, met als gevolg dat niemand tevreden was. Vandaag kiezen we er duidelijk voor om de tram voorrang te geven.

Het signalisatieprobleem met tram 9 is opgelost en normaal gezien verloopt dat vrij goed. Er zijn veel informatievergaderingen met handelaren gepland en georganiseerd. Ik zal navragen hoe dit concrete probleem ontstaan is. U zult wel weten dat alles wat in Jette gebeurt, van nabij wordt gevolgd door handelaars- en begeleidingscomités. Hier moest de signalisatie aangepast worden, en dat is ook vrij snel gebeurd, meteen toen de melding van het probleem binnenkwam.

Het is de bedoeling dat de ondergrondse parkeergarage op het einde van het jaar opgeleverd wordt, zodat ze begin januari in gebruik kan worden genomen. Ook die werken zitten op

Nous supprimerons uniquement les places de parking nécessaires à l'aménagement de la ligne de tram. Nous cherchons dans le même temps des lieux à proximité pour en créer de nouvelles.

Depuis toujours à Bruxelles, on s'évertue à contenter tantôt les automobilistes, tantôt les piétons ou les cyclistes, sans finalement satisfaire personne. Nous donnons cette fois clairement la priorité au tram.

Les problèmes de signalisation concernant le tram 9 ont été résolus. Les commerçants ont été informés. J'examinerai comment ce problème a pu se produire. Vous n'ignorez pas que tout ce qui se passe à Jette est suivi de près par des comités de commerçants et d'accompagnement. Il s'agissait d'adapter la signalisation, ce qui a été fait aussitôt que le problème a été signalé.

Le parking souterrain de 199 places devrait être réceptionné pour la fin de cette année et mis en service au début de janvier 2018. Nous pourrions ensuite commencer les travaux sur la place. Parking.brussels est à la recherche d'un concessionnaire pour l'exploitation du parking. Nous voulons également avancer sur ce point.

(poursuivant en français)

En janvier, le parking de 199 places devrait entrer en exploitation. Les travaux pourront alors débiter sur la place du Miroir. La signalétique sera alors immédiatement adaptée.

schema. Zodra de 199 ondergrondse parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden, beginnen de werkzaamheden aan het plein en kunnen de auto's die nu bovengronds gestald staan, onder de grond verdwijnen.

Op dit moment zoekt parking.brussels een concessiehouder voor de parkeergarage. Ook op dat punt willen we snel vorderingen maken.

(verder in het Frans)

In januari wordt de parkeergarage met 199 plaatsen in gebruik genomen. Dan kunnen de werkzaamheden aan het Spiegelplein starten. De signalisatie zal dan onmiddellijk aangepast worden.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Uw antwoord stelt me niet echt gerust. In de Generaal de Ceunincklaan wonen heel veel oude mensen, die daar blijven wonen omdat ze er een parkeerplaats voor hun deur hebben. Voor een jonger iemand is het geen probleem om een paar straten verder te parkeren of eventueel in een ondergrondse parking of een gebouw, maar voor oudere mensen is het heel belangrijk dat er parkeerplaats dicht bij hun huis is.

Ik raad u aan om met die mensen te praten en een oplossing te zoeken waarbij de parkeerplaatsen niet geschrapt moeten worden. Dat kan, want er is heel veel ruimte. Ik geloof niet dat er overal een eigen bedding nodig is. In straten zonder filevorming is er geen enkele reden om een eigen bedding in te voeren. Zo zijn er veel straten. Op de plaatsen met filevorming is een eigen bedding belangrijk, omdat je dan met het openbaar vervoer sneller bent dan met de auto. Waar er geen file is of waar de tram niet moet wachten achter een auto, heeft dat echter weinig zin.

Ik vraag me af waarom de ingrepen altijd ten nadele van bepaalde mensen gaan, terwijl je even goed met iedereen rekening kunt houden. Ik hoop dus dat u toch nog eens met die mensen praat, want ze zullen niet meteen gerustgesteld zijn.

- Het incident is gesloten.

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

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Votre réponse ne me rassure pas. L'avenue du Général de Ceuninck est habitée par de nombreuses personnes âgées pour lesquelles il est important de disposer d'une place de parking tout près. Ne pourriez-vous pas rechercher une solution évitant la suppression des places de stationnement ? L'aménagement d'un site propre pour le tram ne se justifie que sur les axes où le trafic est très dense.*

- L'incident est clos.

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".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *We hebben het al vaker gehad over reclame op de voertuigen en de infrastructuur van de MIVB.*

Voor de regering is het kennelijk aanvaardbaar dat de MIVB tegen betaling boodschappen verspreidt die ingaan tegen het algemeen belang. Ik verwijs naar ongezonde voeding, frisdranken, risicospelen en vliegreizen.

Nochtans bepaalt het charter voor ethische

QUESTIONS 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'".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

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

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La question des messages publicitaires sur les véhicules et dans les infrastructures de la STIB a déjà fait l'objet de nombreux débats en cette assemblée.

De la situation actuelle, on peut retenir qu'il est acceptable pour le gouvernement et la STIB que des messages contraires à l'intérêt collectif soient assésés, contre monnaie sonnante et trébuchante. Il en va ainsi de la malbouffe, des sodas, des jeux de hasard, de l'incitation à voyager par le mode de déplacement le plus polluant - à savoir l'avion -, de

praktijken inzake reclame dat reclame voor auto's verboden is. We zien de laatste tijd wel vaker reclame waarin het gebruik van het freefloatingsysteem en zelfs een Land Rover als sneller alternatief voor het openbaar vervoer wordt aangeprezen.

Ik heb u daar al vragen over gesteld, maar u zei toen dat het humoristisch bedoeld was. Dat argument hoor je ook vaak om seksistische reclame goed te praten!

De MIVB is duidelijk niet in staat om haar charter op te leggen aan reclamemakers. Hoe komt dat?

Worden er strengere bepalingen opgenomen in het volgende beheerscontract? Londen en Parijs voeren op dat vlak trouwens al een voluntaristisch beleid.

l'objectification des femmes, etc. C'est bien évidemment regrettable.

Néanmoins, quelques balises sont censées être imposées aux annonceurs dans une charte dite d'éthique publicitaire. Parmi elles figure le fait qu'on ne peut faire de la publicité pour des voitures ou diffuser des messages faisant référence au monde automobile.

Pourtant, ces derniers temps, de multiples publicités se sont étalées sur les trams et bus pour vanter l'usage de la voiture en free floating, en établissant explicitement une comparaison favorable au déplacement en voiture par rapport au transport public : "Mon réveil a sonné quatre fois. Je ne me suis pas réveillé. Heureusement, je vais prendre Zipcar. Ça va aller beaucoup plus vite".

À ma connaissance, une voiture individuelle, fût-elle en free floating, fait partie du monde de l'automobile et est même carrément une automobile.

Je vous avais interrogé une première fois sur ce problème. Vous n'y aviez vu que maladresse et humour de la part de l'annonceur. C'est en général ce que l'on répond aussi pour les publicités sexistes !

Mieux encore, au cas où la contradiction entre la charte publicitaire de la STIB et la publicité pour des voitures en free floating ne vous sauterait pas aux yeux, en ce mois de mai, on a pu admirer un tram dont la livrée entière chantait les louanges de la très urbaine Land Rover.

Monsieur le ministre, il est manifeste que la STIB est incapable de faire respecter sa propre charte publicitaire aux annonceurs. Je souhaiterais donc avoir des explications sur les causes de ce non-respect. Comment se fait-il qu'aucune procédure efficace ne soit appliquée pour rendre la charte effective ?

Face à cette incapacité manifeste, des dispositions plus strictes sont-elles en discussion dans le cadre du prochain contrat de gestion ?

Je vous rappelle, à toutes fins utiles, que des villes comme Londres ou Paris ont pris des mesures volontaristes, par exemple en ce qui concerne la représentation de corps féminins qui ne

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Alle affichecampagnes op het MIVB-net moeten niet alleen het charter respecteren, maar ook beantwoorden aan de normen van de Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame.*

Ingevolge het charter is autoreclame verboden, behalve als verdelers of onderhoudsdiensten of motorvoertuigen die een aanvulling vormen op het openbaar vervoer, worden gepromoot. Dat is een fraai staaltje hypocrisie, me dunkt, want wie reclame maakt voor een autoverdelers, maakt ook reclame voor de auto zelf.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Ik vraag de MIVB de kwestie uit te klaren en reclame op het openbaar vervoer van auto's, direct of indirect, te weigeren. Later kunnen we die regel opnemen in het beheerscontract. We moeten een duidelijk standpunt innemen. Dat is vandaag niet het geval.

Ik ben het minder met u eens wat reclame voor autodeelbedrijven, zoals Zipcar betreft. De MIVB maakt reclame voor deze bedrijven als aanvulling van het openbaar vervoer. Bovendien biedt de MIVB gecombineerde abonnementen met Cambio aan.

Alle reclame moet beantwoorden aan de eisen van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP) en van het ethisch charter.

Wat de reclame voor Land Rover betreft, bekijk ik met de MIVB hoe we de situatie kunnen rechtzetten.

correspondent pas à la réalité ou ne sont que des arguments de vente.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense que la STIB contrôle sa charte d'éthique publicitaire. Toutes les campagnes d'affichage effectuées sur le réseau dirigé par la STIB doivent non seulement respecter la charte d'éthique publicitaire de la STIB, mais également répondre aux normes imposées par le jury d'éthique publicitaire. Cette procédure est respectée et efficace.

En ce qui concerne la publicité de la marque Land Rover sur le réseau de la STIB, elle est assez bizarre. En effet, cette publicité ne promeut pas la voiture de cette marque, mais plutôt les trois établissements de distribution du concessionnaire Jean-Michel Martin.

J'ai constaté également que la charte fait montre d'hypocrisie quand elle mentionne : "Est interdite toute publicité pour les automobiles hormis celles qui visent à promouvoir principalement les entreprises de distribution et d'entretien des véhicules automobiles ou celles qui s'inscrivent dans une logique de complémentarité avec le transport public".

Après avoir vu cette publicité, j'estime, moi aussi, qu'il s'agit là d'une nuance pour le moins étrange puisque, quand on fait de la publicité pour un distributeur, on fait aussi de la publicité pour la voiture.

(Remarques de Mme Delforge)

C'est un peu hypocrite ! Je demanderai donc à la STIB de se faire plus claire à ce sujet, éventuellement en précisant, dans le nouveau contrat de gestion, que toute publicité pour des voitures, directe ou indirecte (pour un distributeur, par exemple) sur le réseau des transports en commun est à proscrire. Mais nous ne devons peut-être pas attendre la conclusion de ce contrat pour faire appliquer cette interdiction. Notre ligne doit être claire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Je suis moins d'accord avec vous en ce qui concerne Zipcar ou d'autres compagnies de ce type. Dans ce cas, la STIB fait la promotion de véhicules

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat u niet tegenwerpt dat er enkel reclame wordt gemaakt voor de verdeler die de auto verkoopt, stelt mij alvast gerust!*

Wie was van oordeel dat die reclame het ethisch charter respecteert?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het charter verbiedt reclame voor auto's, maar niet voor autoverdelers of deelauto's als aanvulling op het openbaar vervoer. Ook reclame naar aanleiding van het Autosalon mag, behalve voor SUV's.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het charter is niet te vinden op het internet, wat getuigt van weinig transparantie. Waarom wordt voor autoverdelers een*

partagés, dans une logique de complémentarité avec ses propres services.

Nous ne serons sans doute jamais d'accord sur ce point, mais c'est une option que la majorité a prise et qu'elle assume. C'est d'autant plus acceptable que la STIB propose des abonnements communs avec certaines sociétés de voitures partagées, comme Cambio, par exemple.

Les contenus publicitaires doivent répondre aux critères fixés par le Jury d'éthique publicitaire (JEP) et la charte d'éthique publicitaire. Je pense donc que faire la promotion de voitures partagées ne pose aucun problème.

Par contre, en ce qui concerne la marque Land Rover, je rejoins vos réticences : faire de la publicité pour un distributeur revient à faire la publicité de la voiture comme moyen de transport. Nous nous entretiendrons avec la STIB pour rectifier cette situation.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis rassurée d'entendre que vous n'êtes pas non plus tombé dans le panneau consistant à dire que l'annonceur ne fait pas de la publicité pour la voiture, mais pour le magasin qui la vend ! Nous partageons donc le même sens commun.

Qui, après avoir vu cette publicité, a dit qu'elle ne posait aucun problème et qu'elle respectait la charte d'éthique ?

M. Pascal Smet, ministre.- La charte l'autorise. Je la cite : "Interdiction de toute publicité pour les automobiles, hormis celles qui visent à promouvoir principalement les entreprises de distribution et d'entretien des véhicules automobiles ou celles qui s'inscrivent dans une logique de complémentarité avec les transports publics, ou celles qui sont diffusées autour et à l'occasion des salons de l'auto, à l'exception des SUV".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- En l'occurrence, il s'agit bel et bien d'un SUV.

Ladite charte n'est pas disponible sur internet, ce

uitzondering gemaakt?

Het stoort me dat de reclame voor het freefloatingbedrijf het openbaar vervoer in een vals daglicht stelt en het niet als een aanvullend aanbod promoot.

Er moet ernstig werk worden gemaakt van de voorafgaande controle op de reclame. De Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame spreekt zich er pas over uit als de campagne loopt. Autoregulering werkt duidelijk niet.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

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

betreffende "het investeringsplan voor het openbaar vervoer".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In het voorjaar van 2016 kondigde u aan dat het investeringsplan 2015-2025 5,2 miljard euro bevat waarmee de MIVB haar aanbod verder kan ontwikkelen. Daarvoor dienen projecten als de

qui constitue un manque de transparence. Je croyais que vous lisiez la réponse que l'on vous avait préparée, et pas un extrait de la charte.

Qui a eu cette étrange idée de la rédiger de la sorte ? Est-ce l'annonceur ? Qui a prévu cette exclusion ?

S'agissant du free floating, c'est la comparaison avec le transport public qui me gêne, et le fait que ce dernier est dénigré. Il y a des années, un Français invité à un colloque organisé par la STIB s'était dit stupéfait de constater que l'on plaquait sur des bus des publicités qui dénigraient le transport public. Dix ans plus tard, rien n'a changé.

La publicité pour le free floating ne vante pas la complémentarité. Elle dit à ceux qui veulent se lever un peu plus tard de ne pas prendre le bus, mais la voiture.

Un travail sérieux doit être mené sur le contrôle a priori et sur le choix des contenus des publicités. S'agissant du Jury d'éthique publicitaire, nous savons tous que c'est l'autorégulation qui fonctionne le moins bien, car lorsqu'une publicité est condamnée, la campagne est généralement terminée. Il en faut plus pour faire peur aux annonceurs.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN
ACHTER**

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

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

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Au printemps 2016, vous avez annoncé que le plan d'investissements 2015-2025 était doté de 5,2 milliards d'euros. Ce plan, dont des éléments figurent sur le site de la STIB, est*

bestelling van nieuwe metrostellen, bussen en trams, de installatie van wifi in de verschillende stations en de installatie van liften en roltrappen. Volgens de media focust het plan op veertien verschillende locaties waar extra aandacht gaat naar modernisering, naar de verdichting van het net en naar minder lange wachttijden. Op de MIVB-website is er ook nieuws te vinden over de zogenaamde negen werven, waaronder het nieuwe Busplan, dat de bussen moet verjongen, de investering in een nieuw busdepot op het Klein Eiland en plannen voor twee nieuwe tramremises bij Marconi en op de Heizel. Het investeringsbudget voorziet ook in de verlenging van de tramlijnen 9 en 94, een extra halte voor de metrolijn Albert-Bordet en de bouw van tramtunnels onder het Meiserplein.

Het investeringsplan 2015-2015 is uiteraard een cruciaal plan voor alle Brusselaars die een inkijk willen in de toekomstige investeringen in het openbaar vervoer. Toch wilt u het mij maar niet bezorgen, al heeft de Commissie voor Toegang tot Bestuursdocumenten al in 2016 geoordeeld dat u dat moet doen. Intussen heb ik u en voorzitter Picqué meermaals opgeroepen om de wet na te leven en ervoor te zorgen dat ik het plan eindelijk krijgt. Ik denk toch dat het geen geheimen bevat en dat het openbaar kan worden gemaakt. U bent echter blijkbaar liever de koning van het aankondigingsbeleid dan een transparante minister, want u brengt de 5,2 miljard euro in elk betoog over mobiliteit ter sprake, maar het plan zelf blijft een geheim.

Waarom weigert u het investeringsplan voor het openbaar vervoer dat de ministerraad goedkeurde, vrij te geven? Minister-president Vervoort liet onlangs weten dat de ordonnantie over de openbaarheid van bestuur ook van toepassing is op documenten uit de ministerraad en dat hij u niet verbiedt om het document over te maken. Welke reden hebt u dan nog om het plan toch nog achter te houden? Wettig kan uw argumentatie in geen geval zijn.

Wat is de stand van zaken van alle projecten in het investeringsplan voor het openbaar vervoer? Welke investeringen uit het plan zijn al uitgevoerd in 2015, 2016 en 2017? Kunt u een overzicht geven van de budgetten per project en per investering vermelden welke budgetten van het gewest komen en welke van Beliris?

primordial pour tous les Bruxellois qui veulent avoir un aperçu des futurs investissements dans les transports en commun.

Vous ne vouliez pas me le donner, bien que la Commission d'accès aux documents administratifs ait estimé en 2016 que vous deviez le faire. Depuis, à plusieurs reprises, je vous ai exhorté, ainsi que M. Picqué, à appliquer la loi et à veiller à ce que je le reçoive enfin. Je pense que ce plan ne comporte aucun secret et qu'il peut être rendu public. Vous êtes manifestement plus le roi des effets d'annonce qu'un ministre de la transparence, puisque vous parlez de 5,2 milliards d'euros dans tous les exposés relatifs à la mobilité, mais que vous gardez le plan secret.

Pourquoi refusez-vous de publier un plan approuvé par le conseil des ministres ? Il y a peu, le ministre-président a fait savoir que l'ordonnance relative à la publicité de l'administration s'appliquait aussi aux documents du conseil des ministres et qu'il ne vous interdisait pas de transmettre le document. Pourquoi le dissimulez-vous donc encore ?

Où en sont tous les projets relatifs au plan d'investissements ? Quels investissements prévus par le plan ont-ils déjà été réalisés en 2015, 2016 et 2017 ? Pouvez-vous nous donner un aperçu des budgets par projet et préciser, pour chaque investissement, ce qui vient de la Région et de Beliris ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mevrouw Van Achter, ik heb altijd duidelijk gezegd dat ik dat document wilde geven, maar dat de afspraak binnen de regering was om dat niet te doen. U weet dat.

Ik heb u ook altijd de inhoud verteld. Dat geldt zowel voor het fietsplan als voor dit investeringsplan: ik heb de inhoud telkens in de commissie meegedeeld. Ik zal u het plan geven en u zult zien dat alles wat ik gezegd heb, klopt. Bovendien volstaat het om rond te lopen in de stad om te zien dat er wel degelijk geïnvesteerd wordt.

De tabel zal ik per e-mail bezorgen. Dan kan die naar iedereen doorgestuurd worden. Het is een indicatieve tabel: die hangt af van vergunningen, werkzaamheden en plannen. U zult zien dat alle projecten daarin in alle transparantie vermeld staan, ook al heeft de regering - en ik benadruk: niet ik - beslist om het document niet vrij te geven.

Bovendien heb ik u altijd gezegd dat het document een onderdeel was van het beheerscontract. Zodra het beheerscontract later dit jaar herzien wordt, zal het daarin openbaar worden gemaakt, in alle transparantie. Ik heb er echter geen probleem mee om de tabel te geven.

Ik stel voor dat ik uw vragen nu niet allemaal beantwoord, maar dat ik alle informatie gewoon bezorg. Dan kunt u alles mooi in het verslag lezen. Ik zou het ook kunnen voorlezen, maar het is een tabel met heel veel technische gegevens.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben blij dat ik het investeringsplan na al die tijd eindelijk zal krijgen. Er is duidelijk een misverstand tussen u en minister-president Vervoort.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is geen enkel misverstand. Alle ministers hebben dat afgesproken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb het ook gevraagd aan minister-president Vervoort en

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Mme Van Achter, j'ai toujours dit que je voulais vous transmettre ce document mais que le gouvernement en avait décidé autrement.*

Je vous en ai exposé le contenu en commission. Je vais vous remettre ce plan. Vous pourrez constater que tout ce que j'ai dit est exact.

Je vous enverrai le tableau indicatif par courriel. L'ensemble des projets y sont mentionnés en toute transparence, même si c'est le gouvernement - et non moi - qui a décidé de ne pas communiquer le document.

Je propose de ne pas répondre à vos questions maintenant mais de vous transmettre toutes les informations. Vous pourrez tout lire dans le rapport. Ce sera plus facile, étant donné que le tableau comporte de nombreuses données techniques.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je suis contente de recevoir enfin ce plan d'investissements. Il y a manifestement un malentendu entre vous et le ministre-président.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il n'y a aucun malentendu. Tous les ministres se sont mis d'accord à ce sujet.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le ministre-président avait dit que*

hij zei dat de Wet betreffende de openbaarheid van bestuur ook van toepassing is op de documenten van de ministerraad. Misschien heeft hij dan zijn kar gekeerd, maar ik ben alleszins blij dat er vooruitgang is geboekt. Het heeft lang genoeg geduurd en al veel energie gevraagd om dat te bereiken.

Ik hoop dat we de volledige versie krijgen. U hebt me onlangs ook het Fietsplan overgemaakt, maar zonder de bijlagen A en B. Kunt u dat eens nakijken en me die bijlagen bezorgen, als u dan toch in een transparantere stemming bent dan voordien?

De heer Pascal Smet, minister.- Mevrouw Van Achter, ik ben in deze commissie altijd transparant geweest. Kijk maar naar alle presentaties die ik heb gegeven. Ik denk niet dat er veel ministers zijn die dat doen, noch in het verleden, noch nu. Het zou u sieren, mocht u dat ook erkennen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Bij alle documenten die ik bij u opgevraagd heb, kreeg ik zelfs geen antwoord op mijn brieven. Er was vooral radiostilte, dus ik kan toch moeilijk zeggen dat u op dat vlak transparant bent.

In het kader van de openbaarheid van bestuur heb ik al heel veel brieven naar u gestuurd, maar pas onlangs heb ik een eerste reactie gekregen. Dat was het Fietsplan, zonder de bijlagen weliswaar. Als u me die bezorgt, dan is dat een hele stap vooruit en kunnen we op dit elan verder werken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

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

la loi relative à la publicité de l'administration s'appliquait aussi aux documents du Conseil des ministres. Quoi qu'il en soit, je suis contente d'apprendre que le dossier a avancé.

J'espère que nous recevrons la version complète du document. Il y a peu, vous m'avez transmis le Plan vélo, mais sans les annexes A et B. Pourriez-vous me les communiquer, maintenant que vous êtes d'humeur plus transparente ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Mme Van Achter, j'ai toujours fait preuve de transparence dans cette commission. Cela vous honorerait de le reconnaître.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Mes courriers vous demandant des documents restant sans réponse, je peux difficilement dire que vous faites preuve de transparence à ce niveau.*

Je vous ai déjà envoyé de nombreux courriers dans le cadre de la publicité de l'administration, mais ce n'est que récemment que j'ai reçu une première réaction. C'était le Plan vélo, sans les annexes.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

**concernant "la signalisation et les
aménagement autour de la basilique de
Koekelberg".**

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

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

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Onlangs is de verkeerssituatie rond de basiliek van Koekelberg aanzienlijk gewijzigd. Gedurende een testfase van zes tot negen maanden mag het verkeer enkel nog in tegenwijzerzin rond de basiliek rijden. De maatregel werd door Brussel Mobiliteit ingevoerd om de doorstroming te verbeteren. We zullen na de zomervakantie zien of dat effectief het geval is.*

Wat mij niettemin zorgen baart, is de weginrichting. Die bemoeilijkt het leven van de buurtbewoners en is op sommige plaatsen zelfs gevaarlijk voor de weggebruikers. Heel wat borden zijn slecht geplaatst, wat tot absurde situaties leidt. Zo zijn er regelmatig automobilisten die een straat inrijden waar dat verboden is.

Wie is belast met de plaatsing van de bewegwijzering? Controleert een ploeg van Brussel Mobiliteit de goede uitvoering van de verkeerswijziging en de veiligheid? Zullen de borden worden verplaatst? Zal de situatie voor de automobilisten verduidelijkt worden?

Op meerdere plaatsen zijn betonblokken geplaatst. Dat is onbegrijpelijk. Ze nemen veel plaats in en vormen zelfs een hindernis voor de nieuwe verkeerssituatie. Waarom werd er voor betonblokken gekozen? Gaat het om een tijdelijke oplossing? Zullen er bomen worden geplant?

Ik hoop dat er snel iets aan de onduidelijke situatie gedaan wordt.

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

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

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Récemment, une importante modification du trafic a eu lieu autour de la basilique de Koekelberg : durant une phase test de six à neuf mois, la circulation ne s'effectue plus que dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Cette mesure prise par Bruxelles Mobilité a pour but d'améliorer le trafic.

Je m'interroge sur cette initiative prise pour désengorger la zone. Les usagers de la route et le tram qui empruntent l'avenue Charles Quint subissent des embouteillages catastrophiques. Nous aurons l'occasion de faire le point sur les effets de cette mesure après les vacances d'été, mais je souhaiterais aborder la question des aménagements réalisés, car ils compliquent sensiblement la vie des habitants.

Plus inquiétant encore, ils s'avèrent extrêmement dangereux pour les usagers de la route. En effet, de nombreux panneaux de signalisation sont mal placés, ce qui provoque des situations absurdes. On a ainsi vu des automobilistes s'engager dans des sens interdits.

Je souhaiterais savoir qui se charge d'identifier l'endroit et de placer la signalisation. Une équipe de Bruxelles Mobilité est-elle chargée de contrôler la bonne mise en œuvre du changement de circulation et la sécurité de la zone ? Pouvez-vous m'assurer que des mesures seront prises pour déplacer cette signalisation et la rendre davantage visible pour les automobilistes ?

Des blocs de béton ont été placés à plusieurs endroits. Il s'agit là d'un autre aménagement incompréhensible. Ils occupent beaucoup d'espace et obstruent même le sens naturel de circulation choisi par les concepteurs du projet eux-mêmes, ce qui complique la circulation. En outre, les distances s'en voient allongées pour les véhicules, ce qui est mauvais pour l'environnement.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi ces blocs de

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Sinds het Hemelvaartweekend voert Brussel Mobiliteit in de omgeving van de Basiliek van Koekelberg een verkeerstest op ware schaal uit. Tram 19 stond ter hoogte van het kruispunt van de Pantheonlaan en de Frans Gasthuislaan immers te vaak vast in het verkeer. Om dat probleem te verhelpen, zal het verkeer voortaan in één enkele richting rond de Basiliek rijden vanaf het Elisabethpark, meer bepaald in tegenwijzerzin. De test zou zes maanden duren, tot februari 2018, waarna een definitieve beslissing wordt genomen.

Om de test te starten, zijn er op tal van plaatsen, vanaf de Jetselaan langs het Elisabethpark tot verder achter de basiliek, betonblokken van het type New Jersey geplaatst, naast signalisatie, wegmarkeringen en de aanpassing van verkeerslichten. Heel wat buurtbewoners in Jette, Koekelberg en Ganshoren hebben bij het begin van die werken echter geen enkele informatie gekregen, noch via huis-aan-huisblaadjes noch via andere kanalen. Ze werden plots geconfronteerd met een gewijzigde verkeerssituatie in hun buurt, met alle gevolgen van dien.

Sindsdien gebeuren er tal van verkeersovertredingen: auto's die nu plots spookrijden, wagens die razen aan een veel hogere snelheid dan toegelaten, dagelijkse verkeersagressie waarbij de lokale politie al een paar keer heeft moeten optreden enzovoort. De nieuwe situatie is zeker geen verbetering voor de fietsers, die minder plaats hebben en voortaan verplicht worden om ofwel in het park door putten te fietsen in de plaats van op de weg of opeens geconfronteerd worden met eenrichtingsstraten die er vroeger geen waren, zonder de toelating om er in

béton ont été placés à tort sur la route ? Quelle est leur utilité ? Est-ce strictement provisoire ? Est-il prévu de placer des arbres dans ces zones ?

J'espère vivement que des solutions seront mises en œuvre pour remédier à cette situation incompréhensible qui met à mal, par exemple, les commerces de Ganshoren, commune où vous avez eu la bonne idée d'organiser une visite de terrain le vendredi 16 juin 2017.

M. le président.- La parole est à Mme Maes pour sa question orale jointe.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Depuis le week-end de l'Ascension, Bruxelles Mobilité teste la mise à sens unique de la circulation autour de la basilique de Koekelberg depuis le parc Élisabeth, notamment pour faciliter le passage du tram 19 à hauteur du carrefour entre l'avenue du Panthéon et l'avenue de l'Hôpital Français. Une décision définitive sera prise au terme du test, soit en février 2018.*

De nombreux riverains de Jette, Koekelberg et Ganshoren n'ont été informés d'aucune façon de l'organisation de ce test et ont été soudainement confrontés à une modification de la circulation dans leur quartier, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent.

Depuis lors, de nombreuses infractions au Code de la route sont commises (conducteurs fantômes, excès de vitesse ...) et les cyclistes, qui ont moins de place en voirie, doivent passer par le parc et font face à des rues devenues à sens unique, sans être autorisés à les emprunter à contresens. Par ailleurs, les commerces et les établissements horeca situés sur ce trajet rencontrent de sérieux problèmes pour leurs livraisons.

Êtes-vous au courant de tous les problèmes qui se sont produits depuis le début du test ?

Pourquoi tous les riverains n'ont-ils pas été informés du test ? Qui est responsable de la communication dans le quartier ? Bruxelles Mobilité, la STIB, les communes... ? Depuis, la commune de Koekelberg a organisé une séance d'information pour ses habitants le 22 juin. Des séances d'information sont-elles prévues pour les habitants de Ganshoren et Jette ?

tegengestelde richting in te rijden.

Op het traject liggen ook een paar handels- en horecazaken die ernstige problemen ondervinden bij de levering van goederen.

Bent u op de hoogte van alle problemen die zich sinds de invoering van de test hebben voorgedaan?

Waarom hebben niet alle buurtbewoners de informatie ontvangen over de test? Wie is er verantwoordelijk voor de communicatie in de buurt? Was dat Brussel Mobiliteit, de MIVB of de gemeenten? Een aantal inwoners van Koekelberg werd ondertussen wel geïnformeerd door de gemeente, die een infosessie organiseerde voor haar bewoners op 22 juni. Volgt er nog een aparte communicatie- of infosessie voor de inwoners van Ganshoren en Jette?

Waarom werden straten opeens aan een zijde afgesloten met betonblokken, zoals de Vanderborghstraat ter hoogte van de Landsroemlaan of de Broustinlaan ter hoogte van hotel Frederiksborg?

Hoe zult u de leveringsproblemen van de bakkers, restaurants en cafés die langs het traject liggen, oplossen?

Op welke wijze wordt de handhaving gegarandeerd, gezien het zeer hoge aantal verkeersovertredingen en gevaarlijke situaties (hoge snelheid en spookrijders) sinds de test?

Tegelijkertijd is de Jetselaan afgesloten richting Jette voor de werken aan tram 9. Daardoor zijn er serieuze omleidingen voor de MIVB-bussen, die nu ook via de Landsroemlaan moeten rijden.

Hoe is de testfase afgestemd op de werken aan de tunnel op de Leopold II-laan en de werkzaamheden voor tram 9 en tram 19? Worden al die werken tegelijkertijd uitgevoerd? Voor hoe lang? Riskeert u geen totale stilstand en verkeerschaos, niet enkel voor de wagens, maar ook voor het busverkeer en de fietsers?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De test rond de basiliek van Koekelberg past in het*

Pourquoi des rues, comme la rue Vanderborgh ou l'avenue Broustin, sont-elles soudainement fermées d'un côté par des blocs en béton ?

Comment résoudrez-vous les problèmes de livraison que rencontrent les commerces ?

Vu le grand nombre d'infractions et de situations dangereuses, comment le respect du Code de la route est-il garanti ?

En raison des travaux sur la ligne 9, l'avenue de Jette est fermée en direction de Jette. Par conséquent, les bus de la STIB sont déviés par l'avenue des Gloires nationales.

Comment le test a-t-il été coordonné avec les travaux du tunnel Léopold II et ceux des lignes de tram 9 et 19 ? Tous ces travaux sont-ils réalisés simultanément ? Pour combien de temps ? Ne craignez-vous pas que la circulation des voitures, mais aussi des bus et des vélos, soit complètement bloquée, voire chaotique ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le test autour de la basilique de Koekelberg est mené dans le cadre du

Avantiprogramma.

Bij de heraanleg van de Frans Gasthuislaan in 2015 was het van bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning de bedoeling om van de Pantheonlaan een eenrichtingsstraat te maken. Zo wilden we de vlotte doorstroming van tram 19 garanderen, de autodruk verminderen en het doorgaand verkeer via de Frans Gasthuislaan beperken.

De stedenbouwkundige vergunning werd afgegeven, waarop de gemeenten Koekelberg en Ganshoren instemden met een testperiode om het verkeer in één richting rond de basiliek en het Elisabethpark te leiden.

De kruispunten 's Landsroemlaan/Sermonlaan en Pantheonlaan/Bossaertlaan werden aangepast om transitverkeer tegen te gaan. De voertuigen die normaal gezien via de Segherslaan, de Sint-Agatha-Berchemlaan, de Hertog Janlaan en de Broustinlaan zouden rijden, worden verplicht om bredere lanen te gebruiken.

Ik heb mijn akkoord gegeven voor de test. Ik wacht de resultaten af alvorens mijn standpunt bekend te maken.

Wij hebben inderdaad vastgesteld dat de bewegwijzering op bepaalde plaatsen tot inbreuken leidt, maar de borden zijn wel correct geplaatst. Dat werd de eerste dag van de test gecontroleerd en bevestigd door de politie. Daarom hebben we op plaatsen waar inbreuken worden vastgesteld, de eenrichtingsborden verdubbeld. Ook hebben we op vijf kruispunten de signalisatie verbeterd.

Er is voor betonblokken gekozen omdat het om een tijdelijke inrichting gaat, die zo nodig weer weggehaald kan worden.

De sluiting van de bypasses gaat uit van een aanbeveling uit de mobiliteitsstudie die het adviesbureau BRAT in 2014 heeft uitgevoerd. Daarmee wordt een reductie beoogd van het doorgaand verkeer in straten met een residentieel karakter, alsook een verkleining van de kruispunten.

Als er na de test beslist wordt om de bypasses definitief te sluiten, zal de vrijgekomen ruimte naar de voetgangers of plantsoenen gaan. Als de

programme Avanti de la Région.

La réalisation du projet de l'avenue de l'Hôpital Français, en 2015, prévoyait, dès la demande de permis d'urbanisme, la mise à sens unique de l'avenue du Panthéon, l'objectif étant de favoriser l'insertion du tram 19 sur cette artère, afin d'en améliorer la régularité et la fluidité.

Le permis d'urbanisme a été délivré, considérant que la mise à sens unique de l'avenue du Panthéon visait à réduire la pression automobile et la circulation de transit depuis et vers l'avenue de l'Hôpital Français. Les deux communes concernées, Koekelberg et Ganshoren, ont donné leur accord pour la mise à l'essai d'un sens unique de circulation sur le pourtour de la basilique et du parc Élisabeth.

Il convient, dès lors, de revoir les carrefours formés par l'avenue des Gloires Nationales et l'avenue Jacques Sermon, ainsi que par l'avenue du Panthéon et l'avenue Emile Bossaert, dans l'optique d'y supprimer le trafic de transit. Pour ce faire, une solution alternative consiste à empêcher le trafic transitant par les avenues Seghers, de Berchem-Ste-Agathe, du Duc Jean et Broustin, en les obligeant à emprunter les voiries métropolitaines et interquartiers.

Cette modification a pour but de rendre le statut local à ces voiries et d'empêcher le trafic direct en celles-ci et les avenues Bossaert et Sermon. J'ai donné mon accord pour qu'il soit procédé au test. Je suis neutre dans ce dossier et j'attends les résultats du test.

Nous avons effectivement constaté que la signalisation n'était pas respectée à certains endroits, mais son placement est correct. Il a d'ailleurs été vérifié et approuvé par la police le premier jour de la mise en place du test. Les panneaux de signalisation des sens uniques ont été doublés aux endroits où des infractions avaient lieu, et renforcés par de la signalisation de chantier plus visible sur cinq carrefours.

Les blocs de béton ont été mis en place de façon provisoire. S'agissant d'un test, toutes les modifications doivent être réversibles. C'est la raison pour laquelle nous avons utilisé ces blocs déplaçables, conformément au plan présenté aux communes et approuvé par celles-ci.

maatregel niet goedgekeurd wordt, zullen de bypasses opnieuw voor het verkeer geopend worden.

(verder in het Nederlands)

De projectleiders gaan meerdere keren ter plaatse kijken hoe alles verloopt om eventuele problemen zo snel mogelijk bij te sturen. Ik ben trouwens zelf ook gaan kijken. Ik ben daar met de fiets heengereden. De heer Kompany kon er niet bij zijn.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Dan hebt u toch gezien dat er een probleem is?

De heer Pascal Smet, minister.- Toen ik er was niet. Er stond geen file. Ik fietste op het fietspad en ondervond ook daar geen problemen.

Ik heb de aanwezige controleur ontmoet. Het is de bedoeling dat iedereen, niet alleen de buurtbewoners, maar ook de politie en de mensen die de bouwplaats coördineren, de zaken observeren. Nadien volgt een analyse om te achterhalen hoe het verkeer verliep.

Uiteraard worden ook de opmerkingen van de buurtbewoners geanalyseerd. De bewegwijzering is verbeterd door de werfsignalisatie op de vijf kruispunten uit te breiden. We hebben verschillende communicatiemiddelen ingezet. Twee weken voor de testfase hebben we negentien borden geplaatst die de rijrichting aangeven van elke straat of laan die bij de basiliek uitkomt.

We hebben folders verspreid in een uitgebreide zone rond de basiliek. Die zone werd afgebakend op basis van de mobiliteitsstudie en in overleg met

Ce à quoi il est fait allusion dans la question est la fermeture des by-pass. Les fermetures de by-pass routiers avaient été préconisées dans l'étude de mobilité réalisée par le Bureau de recherche en aménagement du territoire (BRAT) en 2014. Elles ont pour objectifs de diminuer la circulation de transit dans des voiries ayant une vocation résidentielle et de resserrer les carrefours.

Personne ne peut s'opposer à l'idée que la circulation de transit quitte les rues à vocation résidentielle. Si ces fermetures sont approuvées à la suite du test, les espaces ainsi dégagés seront rendus aux piétons ou aux plantations.

Si, en revanche, ces mesures ne sont pas validées, les by-pass seront rouverts à la circulation.

Cette étude constituait le point de départ de ce changement qui est loin d'avoir été improvisé.

(poursuivant en néerlandais)

Les chefs de projet se rendent régulièrement sur place pour remédier aux problèmes éventuels. Je m'y suis également rendu à vélo.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous avez donc pu constater qu'il y a un problème.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Pas quand j'y suis allé. Il n'y avait pas d'embouteillages. J'ai roulé sur la piste cyclable et n'y ai rencontré aucun problème.*

L'idée est que tout le monde (riverains, police, coordinateurs du chantier...) observe le déroulement de la circulation. Ces constatations seront ensuite analysées.

La signalisation du chantier a été renforcée aux cinq carrefours. Deux semaines avant le début du test, nous avons placé dix-neuf panneaux indiquant le sens de circulation de chaque voie débouchant sur la basilique.

Nous avons distribué des dépliants dans une large zone autour de la basilique, déterminée sur la base de l'étude de mobilité et en concertation avec les quatre communes concernées. Ces dépliants ont aussi été distribués au carrefour de l'avenue Charles Quint aux heures de pointe les 16 et 18 mai. Nous les avons en outre distribués au format

de vier gemeenten die deel uitmaken van de zone. Tijdens het spitsuur van dinsdag 16 mei en donderdag 18 mei werden er ook aan het kruispunt van de Keizer Karellaan folders uitgedeeld.

We hebben de folders bovendien in A3-formaat verspreid bij handelaars, zodat ze ze aan het raam konden afficheren. De gemeentebesturen en de basiliek kregen talloze exemplaren en de sociale media werden ingezet.

Op 22 juni organiseerde de gemeente Koekelberg, in overleg met het Brussels Gewest en de MIVB, een informatiesessie waarin alles werd toegelicht.

Ik wil laten navragen hoe het komt dat u geen folder hebt gekregen. Woont u buiten de zone? Soms kijken mensen ook niet goed naar wat er in hun brievenbus belandt.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik woon op twintig meter van het kruispunt dat afgesloten is. Ik neem aan dat ik in de zone woon. Ik heb niets gekregen en mijn buren ook niet.

De heer Pascal Smet, minister.- Kijkt u uw post altijd na? Ik bedoel niet de gewone post, maar reclameblaadjes en dergelijke. Ik zal laten nagaan hoe het komt dat u niets ontvangen hebt.

Al na een maand is het begeleidingscomité samengekomen om de opmerkingen en vaststellingen te evalueren. Het adviesbureau, de gemeenten, de MIVB, De Lijn en de dienst Verkeerslichten waren allemaal aanwezig. Het comité heeft een aantal urgente aanpassingen op vraag van burgers bekeken. Zo wordt de middenberm ter hoogte van bakkerij Sirre al in augustus opengesteld. Het kruispunt daar wordt dan identiek aan dat van de Jacques Sermonlaan en de Landsroemlaan. Dat betekent dat het verkeer vanuit de Basilieklaan opnieuw richting Jette zal kunnen rijden. Uiteraard zullen we vooraf communiceren over die aanpassing.

Na de zomervakantie blijven we het project volgen. Een extern onafhankelijk adviesbureau zal de evaluatie uitvoeren, zodat we met kennis van zaken beslissingen kunnen nemen.

Andere vragen die rezen, worden op dit moment al geanalyseerd. Volgende week vindt een

A3 aux commerçants afin qu'ils les affichent à la devanture. Par ailleurs, les administrations communales et la basilique ont reçu de nombreux exemplaires de ce dépliant. Enfin, le test a également été annoncé dans les médias sociaux.

Le 22 juin, la commune de Koekelberg a organisé une séance d'information en concertation avec la Région bruxelloise et la STIB.

Je vais m'informer des raisons pour lesquelles vous n'avez pas reçu ce dépliant. Vivez-vous dans la zone ?

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Habitant à vingt mètres du carrefour qui est fermé, je suppose que oui. Je n'ai rien reçu et mes voisins non plus.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Dépouillez-vous toujours votre courrier ?*

Après un mois, le comité d'accompagnement, regroupant le bureau de conseil, les communes, la STIB, De Lijn et le service des feux de signalisation, s'est réuni pour évaluer les remarques et constats. Il a examiné plusieurs adaptations urgentes demandées par les citoyens. Ainsi, la berme centrale à hauteur de la boulangerie Sirre sera déjà rouverte en août. Le carrefour y sera identique à celui de l'avenue Jacques Sermon et de l'avenue des Gloires nationales. Le trafic venant de l'avenue de la Basilique pourra ainsi circuler à nouveau vers Jette. Nous communiquerons cette adaptation avant de la mettre en œuvre.

Nous poursuivrons le suivi du projet après les vacances d'été. Un bureau de conseil externe indépendant réalisera l'évaluation, pour nous permettre de prendre une décision en connaissance de cause.

D'autres questions sont en cours d'analyse. Des adaptations éventuelles seront décidées lors d'une réunion qui se tiendra la semaine prochaine.

vergadering plaats om te kijken of er nog aanpassingen moeten gebeuren.

De bypasses waardoor je de kruising van de Bossaertlaan/Jacques Sermonlaan met de Pantheonlaan en de Landsroemlaan kon omzeilen, zijn inderdaad afgesloten. Het Bureau de Recherche en Aménagement du Territoire (BRAT) stelde die sluiting in 2014 in zijn mobiliteitsstudie voor: ze moeten het doorgaand verkeer op openbare wegen met een residentieel karakter indijken en de kruispunten kleiner maken.

Uiteraard zullen de leverzones voor de handel, in het bijzonder de bakkerij en de restaurants, aangepast worden. De betonblokken kunnen anders geplaatst worden, zodat er laad- en loszones voor de handel ontstaan zonder dat het project wezenlijk gewijzigd hoeft te worden. Het gaat hier om simpele aanpassingen, zoals ik ter plekke heb kunnen vaststellen.

Het begeleidingscomité komt voortdurend samen, dat heb ik al toegelicht.

Wat de andere bouwplaatsen betreft, staat de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen in voor de coördinatie van alle bouwplaatsen en van de verplaatsingen errond. Alle betrokkenen zijn in die commissie vertegenwoordigd. Om uiteenlopende redenen zijn er rond de basiliek van Koekelberg verschillende bouwplaatsen. Een betere spreiding ervan was helaas niet mogelijk.

(verder in het Frans)

Ik wil tot slot verwijzen naar het pleidooi dat de heer du Bus de Warnaffe vorige week gehouden heeft om geduld te oefenen tijdens testfasen van mobiliteitsprojecten. Ik ben het met hem eens, ook al betekent dat niet dat er nooit aanpassingen hoeven te gebeuren. In dit geval wilde ik de residentiële wijken sparen. Dat aspect is tijdens de test anders uitgedraaid, maar dat betekent niet dat de hele test waardeloos is.

Al ben ik niet de initiatiefnemer van het project, toch acht ik het mijn taak om de levenskwaliteit in Brussel te verbeteren. Als de test geen voldoening geeft, wordt het project niet uitgevoerd, maar het is nog te vroeg om daar uitspraken over te doen.

Les by-pass permettant d'éviter le croisement des avenues Bossaert/Jacques Sermon et de l'avenue des Gloires nationales sont effectivement fermés. Le BRAT avait proposé leur fermeture dans son étude de mobilité de 2014 afin d'endiguer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et de réduire la taille des carrefours.

Les zones de livraison pour les commerces seront évidemment adaptées. Les blocs de béton peuvent être placés autrement de manière à créer des zones de chargement et de déchargement, sans que cela nécessite une modification substantielle du projet.

C'est la Commission de coordination des chantiers, qui regroupe toutes les parties concernées, qui est responsable de la coordination de tous les autres chantiers. Une meilleure répartition des chantiers aux abords de la basilique de Koekelberg n'était malheureusement pas possible.

(poursuivant en français)

Je voudrais enfin faire référence à ce que M. du Bus de Warnaffe a dit ici même la semaine dernière : il a tenu un plaidoyer passionnant pour nous inciter à une grande patience dans notre façon de tester et d'évaluer les projets de mobilité. Il nous a en effet explicitement demandé de ne pas nous précipiter en rejetant un projet lorsque le rapport n'est pas entièrement positif. Il a précisé qu'il fallait donner le temps aux expériences et aux tests pour en tirer des conclusions fiables. Dois-je souligner, M. Kompany, que c'est un membre de votre parti qui me demandait d'agir de la sorte ?

Je suis d'accord avec lui. Cela ne signifie pas que nous ne devons pas adapter ce qui doit l'être. Notre objectif, en l'espèce, était de protéger les quartiers résidentiels. Il est évident, et cela ressort clairement du test, que ces quartiers ne sont pas bien protégés. Le test n'est cependant pas invalidé pour autant.

Je n'ai ni porté, ni pris l'initiative de ce projet, mais notre mission est d'améliorer la vie des Bruxellois. Si la suite de ce test et l'étude de mobilité ne livrent pas de résultats satisfaisants, ce projet ne sera pas réalisé. Aujourd'hui, il est cependant trop tôt pour le dire.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Het pleidooi dat collega du Bus de Warnaffe vorige week gehouden heeft, spreekt voor zich: je legt geen project stil omdat er nadelen aan verbonden zijn.*

De test is een ding, maar de realiteit is wellicht nog anders. Iedereen moet ter plaatse gaan kijken hoe het eraan toe gaat. Als je de Broustinlaan afsluit, zullen mensen via andere straten rijden waar voorheen geen files stonden. Dergelijke zaken kunt u aanpassen zonder aan het project zelf te raken.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *U ziet dat ik bereidheid getoond heb.*

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Ja, maar concreet doet u niets.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We moeten stap voor stap te werk gaan.*

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *De omwonenden waren blij dat u poolshoogte kwam nemen, maar nu zijn ze gefrustreerd omdat u de betonblokken niet wilt laten verplaatsen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Binnenkort zal dat gebeuren.*

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Ce qu'a dit M. du Bus de Warnaffe n'a rien d'exceptionnel : quand on commence un projet, on ne l'arrête pas du jour au lendemain sous prétexte qu'il présente des inconvénients.

Vous connaissez cette expression : "Le bon sens est la chose la mieux partagée au monde". Les acteurs du programme Avanti ont procédé à des simulations informatisées. Si la bouteille qui est en face de vous a deux goulots de sortie, l'eau s'en écoulera plus vite. Mais si vous bouchez un goulot, le temps d'écoulement change.

Si vous coupez une issue qui va dans le sens de la circulation, les gens pénètrent dans le quartier, qui est à son tour saturé, comme vous le craigniez. Bref, une simulation informatique peut omettre certains éléments utiles.

Le test est une chose, mais la réalité visuelle et directe peut être différente. Tout le monde doit faire l'effort d'aller voir ce qui se passe sur le terrain. Lorsque vous bloquez la sortie de l'avenue Broustin, les gens y retournent en empruntant d'autres quartiers où, auparavant, il n'y avait jamais eu d'accident ou d'embouteillage, vu le nombre restreint de voitures qui s'y engouffraient.

Ce sont des choses que vous pouvez modifier sans toucher au projet.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Là, vous avez vu qu'il y avait une ouverture.

M. Pierre Kompany (cdH).- Il y a une ouverture, mais vous ne l'appliquez pas.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous devons procéder étape par étape.

M. Pierre Kompany (cdH).- Les gens étaient contents de vous voir arriver sur le terrain, mais pour le moment, ils sont frustrés de ne pas vous voir déplacer quelques blocs de béton.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela va être fait prochainement, je viens de le dire.

De heer Pierre Kompany (cdH) (*in het Frans*).- *Daar neem ik nota van.*

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik hoop dat u me er niet van verdenkt dat ik niet open sta voor een inperking van het doorgaand verkeer en voor een andere mobiliteit. U zegt dat elke aanpassing weerstand oplevert, maar ik ben niet dat soort parlements lid.

Ik woon op twintig meter van het kruispunt dat is afgesloten en ik heb helemaal geen informatie gekregen. De gemeente Jette is daar op geen enkele manier bij betrokken. Bij mijn burens in Koekelberg en in Ganshoren hoor ik hetzelfde. Ook zij weten van niets en hebben geen informatie gekregen. Dat maakt mensen boos. Ik denk dat er een communicatieprobleem is.

De heer Pascal Smet, minister.- De informatie is nochtans verspreid. We zullen nagaan hoe dat komt.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik vertrouw de mensen die me hebben gezegd dat ze helemaal geen informatie hebben gekregen.

Ik heb de informatie wel gekregen van andere mensen. De gemeente Koekelberg heeft een inspanning gedaan om haar burgers te informeren, gedeeltelijk dan toch, want er staat bijvoorbeeld niet in waarom het afsluiten van de Vanderborchtstraat nodig was.

Vorige week heb ik van de MIVB opeens een bericht gekregen waarin staat dat de Vanderborchtstraat een eenrichtingsstraat wordt en dat je niet meer in tegenrichting met de auto mag rijden, maar dat er voor de fietsers niets verandert in afwachting van de test. Het is nu gevaarlijker om met de fiets de Vanderborchtstraat in te rijden dan vroeger.

Naar wie kunnen de buurtbewoners hun opmerkingen sturen en tegen wanneer?

De heer Pascal Smet, minister.- Ze kunnen permanent bij het groene nummer terecht met hun vragen.

M. Pierre Kompany (cdH).- C'est donc acté.

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

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *J'espère que vous ne me soupçonnez pas d'être frileuse à l'égard d'une réduction du trafic de transit et d'un autre type de mobilité.*

J'habite à Jette, à vingt mètres du carrefour qui a été fermé et je n'ai reçu aucune information. Mes voisins de Koekelberg et Ganshoren n'ont pas été davantage informés. Ce manque d'information fâche les gens.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *L'information a pourtant été diffusée. Je vais vérifier ce qu'il s'est passé.*

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *L'information m'a été communiquée par d'autres personnes, car la commune de Koekelberg a fait l'effort d'informer partiellement sa propre population.*

La semaine dernière, j'ai reçu un avis de la STIB expliquant que la rue Vanderborcht devenait à sens unique, mais que rien ne changeait pour les cyclistes. Il est aujourd'hui plus dangereux qu'auparavant de rouler à vélo dans cette rue.

À qui et dans quels délais les riverains peuvent-ils envoyer leurs remarques ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Ils peuvent former le numéro vert.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Schakelt u het externe, onafhankelijke adviesbureau na of tijdens de testfase in?

De heer Pascal Smet, minister.- Het adviesbureau is nu al aan het werk.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Bent u van plan om de Jacques Sermonlaan in de richting van de Broustinlaan opnieuw te openen voor het doorgaand verkeer?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat moet ik nog bestuderen.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Als dat niet gebeurt, zullen er files ontstaan. Ik vermoed dat dat niet uw bedoeling is.

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad. Daarom laat ik ook een test uitvoeren.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De MIVB kondigde in 2016 haar nieuwe Busplan aan. Dat werd in eerste lezing door de regering goedgekeurd en vervolgens aan een openbaar onderzoek onderworpen. Op die manier konden de Brusselaars en de gemeentebesturen opmerkingen op het plan geven.

In november 2016 kreeg u de vraag welk gevolg u had gegeven aan die opmerkingen en hoe het tijdschema voor de definitieve goedkeuring van het nieuwe Busplan eruit zag. U antwoordde dat u

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Faites-vous appel au bureau de conseil indépendant pendant ou après le test ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il travaille dès à présent.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Envisagez-vous de rouvrir l'avenue Jacques Sermon en direction de l'avenue Broustin ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je dois encore étudier la question.*

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Si vous ne le faites pas, cela créera des embouteillages.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *En effet. C'est la raison pour laquelle je fais effectuer un test.*

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

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

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *En 2016, le nouveau Plan bus de la STIB adopté en première lecture par le gouvernement a été soumis à enquête publique. En novembre 2016, vous aviez dit espérer pouvoir soumettre rapidement le plan en deuxième lecture au gouvernement et pouvoir le présenter ensuite au parlement. En avril 2017, vous avez annoncé que vous présenteriez le calendrier et les conclusions de l'enquête publique en deuxième lecture au gouvernement d'ici la fin de l'année. Mais vous attendiez encore l'avis formel de la Ville de Bruxelles.*

hoopte het plan op korte termijn in tweede lezing aan de regering te kunnen voorleggen. Daarna zou u het plan uitgebreid aan het parlement voorstellen.

In april kreeg u de vraag hoever het nieuwe Busplan ondertussen stond. Toen antwoordde u dat u de planning en de vaststellingen uit het openbaar onderzoek bij de tweede lezing dit jaar nog aan de regering zou voorleggen. U wachtte op dat ogenblik echter nog op het formele advies van de stad Brussel.

U had niet echt op dat advies aangedrongen omdat er nog een aantal wetswijzigingen moest worden doorgevoerd voor de invoering van hybride bussen. Die bussen worden ten vroegste in 2018 geleverd. Aangezien de gefaseerde invoering van het Busplan onder meer daarvan afhankelijk is, had u nog wat tijd om dat plan in tweede lezing aan de regering voor te leggen.

Het zal dus nog wel even duren voor het nieuwe Busplan in voege is.

Daarom wil ik de situatie aan de Sint-Pieterskerk in Jette bij u aanklaarten. Ik kwam daar vanochtend nog voorbij. Aan de halte Jette Station komen meerdere bus- en tramlijnen van de MIVB samen, onder andere de buslijnen 53 en 88 en tramlijn 19. Aan de kant van de kerk passeren lijn 88 richting De Brouckère, lijn 53 richting Militair Hospitaal en lijn 19 richting Groot-Bijgaarden. Aan de andere kant van de kerk ligt een halte waar lijn 88 richting de Heizel voorbijkomt, net als lijn 53 richting Dielegem en lijn 19 richting De Wand. De bussen van de lijnen 53 en 88 die aan die kant van de kerk vertrekken, delen verderop een aantal haltes met andere lijnen.

Die situatie zou gewijzigd kunnen worden, waarbij de bushaltes Jette Station van lijn 53 en 88 aan de Sint-Pieterskerk als volgt omgewisseld kunnen worden:

- langs de kant van de kerk lijn 88 richting Heizel; lijn 53 richting Dielegem en lijn 19 richting Groot-Bijgaarden;

- aan de overkant van de kerk lijn 88 richting De Brouckère, lijn 53 richting Militair Hospitaal en lijn 19 richting De Wand.

In dat geval blijven de buslijnen 53 en 88 een

Vous n'aviez pas insisté sur cet avis parce qu'une série de modifications légales devaient encore être réalisées pour encadrer l'introduction de bus hybrides, livrés au plus tôt en 2018. Ces modifications conditionnant le phasage de la mise en œuvre du Plan bus, vous disposiez encore de temps pour soumettre ce plan en deuxième lecture au gouvernement.

L'entrée en vigueur du nouveau Plan bus n'est donc pas prévue dans l'immédiat. C'est la raison pour laquelle je souhaite attirer votre attention sur la situation à l'église Saint Pierre de Jette.

À l'arrêt Jette Gare, situé de part et d'autre de l'église Saint Pierre, se rejoignent plusieurs bus et trams de la STIB qui partagent plusieurs arrêts, dont les lignes de bus 53 et 88 et la ligne de tram 19.

À cet endroit, les arrêts des bus 53 et 88 et du tram 19 pourraient être inversés. Ainsi, les lignes de bus 53 et 88 conserveraient quelques arrêts communs en direction du Heysel et de Dielegem mais, les lignes 53 et 19 auront aussi des arrêts communs en direction de De Wand et de l'Hôpital militaire. C'est un petit changement qui augmenterait indubitablement le confort des voyageurs.

Savez-vous déjà quand le gouvernement débattrait du nouveau Plan bus en deuxième lecture ?

Quelles remarques l'enquête publique a-t-elle suscitées ? Ont-elles été intégrées dans la deuxième version du Plan bus ?

Avez-vous reçu l'avis formel de la Ville de Bruxelles ? Quels en sont les principaux points ?

La STIB a-t-elle déjà étudié la situation de l'arrêt Jette Gare ? Avec quel résultat ?

aantal gemeenschappelijke haltes hebben in de richting van Heizel/Dielegem, maar op de koop toe hebben de lijnen 53 en 19 dan ook gemeenschappelijke haltes in de richting van De Wand/Militair Hospitaal. Dat is een kleine wijziging, maar die zou ongetwijfeld een extra comfort voor de reiziger bieden.

Het nieuwe Busplan is belangrijk om het busvervoer te optimaliseren. Weet u ondertussen al wanneer de regering het plan in tweede lezing zal bespreken?

Welke opmerkingen leverde het openbaar onderzoek op? Welke daarvan werden verwerkt in de tweede versie van het nieuwe Busplan?

Hebt u ondertussen het formele advies van de stad Brussel ontvangen? Wat zijn de voornaamste punten daarin?

Heeft de MIVB de situatie aan de halte Jette Station al onderzocht? Wat is het resultaat daarvan?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik vermoed dat de regering het Busplan in het najaar pas in tweede lezing zal bespreken. De analyse van de opmerkingen van het openbaar onderzoek zal ik toelichten als de regering een beslissing heeft genomen.

We hebben het advies van de stad Brussel nog niet ontvangen.

De huidige situatie aan de halte Jette Station biedt het voordeel dat, in afwachting van de ingebruikname van tramlijn 9, de talrijke pendelaars, bezoekers en patiënten van het UZ zowel heen als terug een rechtstreekse verbinding hebben en geen lus door Jette hoeven te maken om hun bestemming te bereiken.

Het spreekt voor zich dat, los van het nieuwe richtplan en de timing, aanpassingen in nauw overleg met de lokale overheden altijd mogelijk blijven.

Ik kan verder ingaan op uw vragen, zodra de regering een beslissing heeft genomen.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suppose que le gouvernement discutera du Plan bus en deuxième lecture à l'automne. J'expliquerai l'analyse des remarques de l'enquête publique quand le gouvernement aura pris une décision.*

Nous n'avons pas encore reçu l'avis de la Ville de Bruxelles.

En attendant la mise en service de la ligne de tram 9, la situation actuelle de l'arrêt Jette Gare permet aux nombreux navetteurs, visiteurs et patients de l'UZ de ne pas devoir faire de boucle dans Jette pour atteindre leur destination, ni à l'aller ni au retour.

Il va de soi qu'indépendamment du nouveau plan directeur et du calendrier, des adaptations restent possibles en concertation étroite avec les autorités locales.

Je pourrai traiter vos questions de manière plus approfondie dès que le gouvernement aura pris une décision.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Moet enkel de stad Brussel haar opmerkingen nog formuleren?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, dat heb ik net gezegd. Mevrouw Ampe zat hier daarnet nog.

De heer Paul Delva (CD&V).- Heb ik goed begrepen dat de situatie aan de halte Jette Station opnieuw onderzocht wordt, nadat de werken aan tram 9 zijn afgelopen?

De heer Pascal Smet, minister.- Wanneer tram 9 er is, zal het volledige busnetwerk herbekeken worden in functie van tram 9.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik hoop het. Ik denk dat de mensen ter plaatse daar vragende partij voor zijn en dat het goed zou zijn om daarop in te gaan.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het nieuwe metrostation
Grondwet".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het grootste mobiliteitsproject van de regering is ongetwijfeld de uitbreiding van de metro richting Schaarbeek en Evere. Het project voor metrolijn 3 omvat de ombouw van de premetro tussen Albert en het Noordstation tot een volwaardige metro en de bouw van een metrotunnel met zeven nieuwe stations richting Schaarbeek. Het belangrijke, dure project kwam al meermaals ter sprake in de commissie.

Aan de zuidzijde van metrolijn 3 moet onder andere metrostation Albert een nieuwe inrichting

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *N'y a-t-il que la Ville de Bruxelles qui doit encore formuler ses remarques ?*

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Ai-je bien compris que la situation de l'arrêt Jette Gare sera réétudiée quand les travaux de la ligne de tram 9 seront terminés ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *À ce moment-là, l'ensemble du réseau de bus sera réexaminé.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je l'espère. Je pense que les gens sur place sont demandeurs.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la nouvelle station de métro
Constitution".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *L'élargissement du métro vers Schaarbeek et Evere est incontestablement le projet phare du gouvernement en matière de mobilité.*

Ce projet comprend, du côté sud de la ligne de métro 3, le réaménagement de la station Albert pour en faire un terminus, la construction d'une nouvelle station de métro, baptisée Constitution ou Toots Thielemans, pour remplacer celle de Lemonnier qui n'est pas adaptée au métro.

La construction de deux nouveaux tunnels est

krijgen om er een eindhalte van te maken, en moet er werk worden gemaakt van de bouw van een metrostation: Grondwet, of misschien wordt het wel Toots Thielemans. Het nieuwe metrostation moet de halte Lemonnier vervangen omdat die niet geschikt is voor een metro.

Eerder dit jaar bespraken we ook al de specifieke werken. Om de details even in herinnering te brengen: naast een nieuw metrostation is er ook een tunnel nodig van het Zuidstation via het nieuwe station, Grondwet/Toots Thielemans, onder de Stalingradlaan en vervolgens onder het Zuidpaleis tot aan de koker onder de Lemonnierlaan. In totaal gaat het om meer dan 500 m nieuwe tunnel. Daarnaast is ook een nieuwe tramtunnel van ruim 300 m gepland onder de Fonsnylaan.

Trams vanuit Vorst (lijn 82) en Sint-Gillis (lijn 81) moeten in de toekomst ter hoogte van de Denemarkenstraat ondergronds gaan. Na de ondergrondse haltes Zuidstation en Grondwet/Toots Thielemans komen de trams dan opnieuw aan de oppervlakte, respectievelijk op de Zuidlaan en de Jamarlaan,

U liet eerder dit jaar weten dat het openbaar onderzoek en de vergadering van de overlegcommissie een advies hadden opgeleverd. De daaropvolgende effectenstudie zou, zoals in het advies gevraagd, ook de effecten van de alternatieven en varianten onderzoeken. Het bureau Stratec, dat de opdracht voor de effectenstudie kreeg, zou op 3 november 2016 met het onderzoek starten. De minister zei de resultaten van de effectenstudie in mei 2017 te verwachten.

Op basis van die studie zouden dan de definitieve metroplannen worden opgemaakt om de definitieve stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. Als de plannen moeten worden aangepast, zou dat in september 2017 gebeuren, met een nieuw openbaar onderzoek in het najaar.

Voor het einde van het jaar zou u met de stad Brussel ook een voorstel van protocolakkoord uitwerken over de werkzaamheden. Dat zou rekening houden met de herinrichting van de Maurice Lemonnierlaan en de Stalingradlaan. U zei daarover dat dat protocolakkoord tussen het gewest en de stad Brussel afhangt van de resultaten van de effectenstudie en bijgevolg pas kan worden

prévue, d'une part, entre la station de la gare de Bruxelles-Midi et le boulevard Lemonnier en passant par la nouvelle station et, d'autre part, sous l'avenue Fonsny.

Les lignes de trams 81 et 82 venant de Saint-Gilles et Forest deviendront souterraines à hauteur de la rue du Danemark et circuleront à nouveau en surface après les arrêts Gare du Midi et Constitution ou Toots Thielemans.

Dans son avis, la commission de concertation recommandait que l'étude d'incidences, confiée au bureau Stratec, examine également les effets d'autres solutions et variantes. Vous en attendiez les résultats pour mai 2017.

Les plans définitifs du métro devraient être dressés sur la base de cette étude, en vue d'introduire les demandes de permis d'urbanisme. En cas de modification des plans, une nouvelle enquête publique devrait avoir lieu à l'automne.

Un projet de protocole d'accord devrait être élaboré avant la fin de l'année avec la Ville de Bruxelles au sujet des travaux. Il devrait tenir compte du réaménagement du boulevard Lemonnier et de l'avenue de Stalingrad, en fonction des résultats de l'étude d'incidences.

L'étude d'incidences est-elle terminée ? Si ce n'est pas le cas, quelles sont les raisons de ce retard et quand sera-t-elle disponible ? Quel est l'impact de ce retard sur le calendrier des travaux ?

Si c'est le cas, quelles sont ses principales conclusions ? Quelles sont les autres solutions ou variantes envisagées ? Celles-ci supposent-elles de modifier les plans ? De quelle manière ?

Quand prévoyez-vous d'établir les plans définitifs ? Quand la demande de permis d'urbanisme sera-t-elle introduite ?

Qu'en est-il du protocole d'accord entre la Région et la Ville de Bruxelles ? Quels sont les accords quant à la répartition des coûts du réaménagement des boulevards entre la Région, la STIB et la Ville de Bruxelles ?

La famille de Toots Thielemans a-t-elle accepté que la nouvelle station porte son nom ?

gesloten als die studie opgeleverd is.

Is de effectenstudie intussen afgerond? Zo neen, waarom niet? Wanneer kunnen we de studie verwachten? Wat is het effect op het tijdschema van de werkzaamheden?

Zo ja, wat zijn de belangrijkste conclusies? Welke alternatieven of varianten werden er in de studie onderzocht? Moeten de plannen aangepast worden? Op welke manier?

Welke timing hanteert u voor de opmaak van de definitieve plannen? Wanneer zal de aanvraag voor de bouwvergunning ingediend worden?

Zodra de effectenstudie afgerond was, zou u werk maken van een protocolakkoord met de stad Brussel. Is dat er ondertussen? Zo neen, wat is de stand van zaken?

Zo ja, wat houdt het protocolakkoord in? Welke afspraken zijn er gemaakt met de stad Brussel over de verantwoordelijkheid voor de heraanleg van de lanen en de verdeling van de kosten van die heraanleg tussen het gewest, de MIVB en de stad Brussel? Het gaat om grote budgetten. Ik heb daarop tot nu toe geen duidelijk antwoord op gekregen. Ik had heel graag geweten of de kosten gedragen worden door de stad Brussel of door de MIVB.

Is er al duidelijkheid over de naam van het nieuwe metrostation? Is er al een akkoord met de familie om het naar Toots Thielemans te vernoemen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De effectenstudie loopt nog. Ik verwacht het eindrapport deze zomer. De regering zal het dan bespreken. In elk geval kan de effectenstudie pas formeel worden afgesloten, nadat het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) gewijzigd is. Daarin moet het traject van metrolijn Bordet-Albert immers vastgelegd worden.

De regering besliste vorige week om de procedure voor de wijziging van het GBP te starten. Ze zal die wijziging en de inhoud van de effectenstudie nog voor het zomerreces bespreken. Aangezien ze die besprekingen nog niet heeft gevoerd en niet weet wat er in de effectenstudie staat, kan ik u daar

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le rapport final de l'étude d'incidences devrait nous parvenir cet été. En tout état de cause, cette étude ne peut être formellement clôturée qu'après modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS), afin d'y intégrer le trajet de la ligne de métro Bordet-Albert.*

La Ville de Bruxelles a fait savoir qu'elle attendrait les conclusions de l'étude d'incidences pour conclure le protocole d'accord. Dès qu'elles seront disponibles, je discuterai des différents aspects du protocole d'accord, y compris financiers, avec le nouveau bourgmestre de la Ville de Bruxelles.

geen details over geven.

In verband met het protocolakkoord, liet de stad Brussel weten dat ze wilde wachten op de conclusies van de effectenstudie. Zodra die er zijn, zal ik met de nieuwe burgemeester de verschillende aspecten van het protocolakkoord bespreken. Ook de financiële gevolgen komen dan aan bod.

Het was inderdaad de bedoeling om het metrostation Grondwet naar Toots Thielemans te noemen. De weduwe van Toots Thielemans was zeer enthousiast over het idee om een metrostation in de buurt van de Marollen naar haar man te noemen. Meer nog, Toots Thielemans zelf heeft altijd stiekem gehoopt dat op een dag een metrostation zijn naam zou dragen.

Er komt dus in elk geval een metrostation Thielemans. Het zal echter nog een hele poos duren voor het station Grondwet geopend kan worden. Omdat de weduwe Thielemans en ikzelf het naar haar man genoemde station graag nog tijdens deze regeerperiode zien opengaan, ging ik op zoek naar alternatieven.

Ik heb heel even station Munthof overwogen. Dat plan heb ik echter laten varen. Nu bestudeer ik of het mogelijk is om het premetrostation Anneessens, dat in de toekomst een metrostation wordt en dat dicht bij de Marollen en in het centrum van de stad ligt, tot station Toots Thielemans om te bouwen. Er zijn in dat station veel mogelijkheden en voldoende ruimte. De weduwe van Toots Thielemans vindt het alvast goed.

De administratie en de MIVB moeten nu de plannen verder uitwerken. Ook de bouwmeester is erbij betrokken. Het is de bedoeling dat het een mooi, modern station wordt.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Mijn vraag was eigenlijk ingegeven door de verwachting dat de effectenstudie in mei klaar zou zijn. Ik begrijp dat er vertraging is.

De heer Pascal Smet, minister.- We zitten net voor de zomer en de conclusies zijn er.

La veuve de Toots Thielemans est très enthousiaste à l'idée qu'une station de métro du quartier des Marolles porte le nom de son mari. Toots Thielemans lui-même a toujours secrètement espéré qu'une station de métro porte un jour son nom.

L'ouverture de la nouvelle station n'étant toutefois pas pour demain, nous étudions d'autres possibilités, comme celle de rebaptiser la station de prémetro Anneessens, proche des Marolles et du centre-ville, lorsqu'elle deviendra une véritable station de métro.

L'administration, la STIB et le maître-architecte doivent poursuivre l'élaboration des plans, qui doivent aboutir à la création d'une station belle et moderne à la fois.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *L'étude d'incidences a donc pris du retard.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Les conclusions sont disponibles, et nous sommes à la*

De heer Paul Delva (CD&V).- Ze waren aangekondigd voor de maand mei.

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, het is nu twee maanden later.

De heer Paul Delva (CD&V).- Vandaar mijn vraag. Ik kom er nog op terug na het zomerreces.

Dan blijft nog mijn vraag over het protocolakkoord. Ik begrijp dat we wachten op de effectenstudie voor er een akkoord wordt gesloten, maar u kunt beter niet te lang dralen met de verdeling van de kosten en het maken van afspraken tussen het gewest, de MIVB en de stad Brussel over de heraanleg. Het zou jammer zijn als u de plannen in een laat stadium nog moet aanpassen omdat er geen akkoord is. Er is geen reden om dat gesprek nog niet aan te gaan.

Voor het overige heb ik aandachtig geluisterd naar uw uitleg over het metrostation Toots Thielemans dat misschien station Anneessens zal vervangen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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 heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- De bewoners van de Jules Lahayestraat in Jette willen dat de MIVB niet langer trams van het type T2000 voorbij hun huizen laat rijden. Die trams maken zo veel lawaai dat het volgens hen niet langer houdbaar is.

De inwoners van Jette klagen al lang over het gebruik van te luide trams van het type T2000. Na

veille de l'été.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Elles étaient annoncées pour le mois de mai.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous sommes aujourd'hui deux mois plus tard.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *D'où ma question. Je reviendrai sur le sujet après les vacances parlementaires.*

S'il est compréhensible que le protocole d'accord soit suspendu aux conclusions de l'étude d'incidences, vous feriez mieux de ne pas trop traîner pour décider de la répartition des coûts et conclure des accords avec la STIB et la Ville de Bruxelles sur le réaménagement. Cela vous évitera, en cas de non-accord, de devoir adapter vos plans à un stade tardif.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Les habitants de la rue Jules Lahaye à Jette ne veulent plus que la STIB fasse circuler des trams T2000, jugés trop bruyants, devant leurs maisons. Après le réaménagement de la chaussée, le bruit ne devrait plus poser problème, mais les travaux ne seront pas finalisés avant 2021 au plus tôt.*

de heraanleg van het wegdek zou het lawaai niet langer een probleem mogen zijn, maar de werkzaamheden zouden pas ten vroegste in 2021 afgerond zijn. Dat is voor de buurtbewoners veel te laat en daarom eisen ze dat de MIVB die trams niet langer gebruikt.

De MIVB geeft toe dat die trams een constructiefout bevatten die aan de oorzaak ligt van de geluidsoverlast. De maatschappij beloofde blijkbaar al eerder om de trams niet meer te laten uitrijden op uren waarop dat het meest hinderlijk is, namelijk 's avonds laat en 's ochtends vroeg. Die belofte werd echter nauwelijks nagekomen.

Heeft de MIVB die belofte gedaan? Klopt het dat ze zich daar niet aan houdt?

Kunnen de trams T2000 op dat traject niet voorlopig vervangen worden of is dat technisch onmogelijk? Veroorzaken die trams elders in Brussel ook overlast?

Welke maatregelen of oplossingen plant de MIVB om de geluidsoverlast op korte termijn te beperken als het niet mogelijk zou blijken om de trams te vervangen door trams van een andere type?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De buurtbewoners hebben een klacht ingediend bij de MIVB en het klopt dat die moeilijkheden verband houden met het type tram dat begin jaren negentig werd aangekocht. Tijdens verschillende ontmoetingen met het buurtcomité heeft de MIVB gezegd dat ze al het mogelijke zou doen om de hinder te beperken.

De MIVB heeft de volgende maatregelen genomen:

- de invoering van een snelheidsbeperking van 27 km/u in de Jules Lahayestraat, Steylsstraat en Fransmanstraat;

- de aanpassing van de uurroosters zodat er geen T2000 meer rijdt op de lijnen 62 en 93 op die plaats tussen 6.30 uur en 8.30 uur, door trams te gebruiken die daarna op andere lijnen rijden.

Om die reden is het niet mogelijk om die periode

La STIB admet que ces trams présentent un défaut de fabrication, qui est à l'origine des nuisances sonores. La société avait apparemment promis de ne plus faire circuler ces trams aux heures où ils sont les plus incommodes, à savoir tard le soir et tôt le matin. Cette promesse a cependant été à peine respectée.

La STIB a-t-elle fait cette promesse ? Est-il vrai qu'elle ne s'y tient pas ?

Les trams T2000 pourraient-ils être temporairement remplacés sur ce trajet ou est-ce techniquement impossible ? Ces trams provoquent-ils des nuisances ailleurs dans Bruxelles ?

Quelles mesures ou solutions envisage la STIB pour limiter à court terme ces nuisances sonores, s'il devait s'avérer impossible de remplacer ces trams par des trams d'un autre type ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les riverains ont porté plainte auprès de la STIB et il est exact que ces difficultés sont liées au type de tram acheté au début des années 1990. Lors de différentes rencontres avec le comité de quartier, la STIB a déclaré qu'elle mettrait tout en œuvre pour limiter les nuisances.*

La STIB a ainsi instauré une limitation de vitesse de 27km/h dans les rues Jules Lahaye, Steyls et Fransman. Elle a également adapté ses horaires afin de ne plus faire circuler de T2000 sur les lignes 62 et 93 entre 6h30 et 8h30, en utilisant des trams qui circulent ensuite sur d'autres lignes. Il est dès lors impossible d'étendre cette période, sous peine de réduire l'offre sur d'autres lignes.

La STIB a par ailleurs réalisé des travaux en mai 2017 et remplacé les klinkers par de l'asphalte. Elle a également rafraîchi la ligne blanche avec du thermoplastique.

uit te breiden, want dat zou een vermindering van het aanbod betekenen op andere lijnen. Het komt erop aan een goed evenwicht te vinden. Bovendien heeft de MIVB in mei 2017 werken uitgevoerd en de klinkers vervangen door asfalt. Dat had een positieve impact op het geluidsniveau. Ook de witte lijn is opgefrist met thermoplastiek.

Momenteel rijden er nog 51 voertuigen van het type T2000. Door het grote aantal reizigers, is de MIVB genooddaakt om alle voertuigen in te zetten tijdens de spitsuren. De mogelijkheden zijn beperkt, omdat slechts weinig lijnen zich lenen tot de inzet van de T2000. Het is logistiek gezien uitgesloten dat de MIVB trams met een grote capaciteit zou vervangen door trams die twee keer minder reizigers kunnen vervoeren.

De MIVB kan de T2000 niet inzetten op de ondergrondse lijnen, want dat zou leiden tot ontsporingen. Uiteraard gaat de MIVB na waar ze dit type tram wel kan inzetten. Zoals ik al zei, is het aantal geschikte lijnen beperkt, omdat de capaciteit niet in het gedrang mag komen. De MIVB houdt rekening met het type bebouwing en gaat na hoe ze de tram kan inzetten, zodat er zo weinig mogelijk hinder is.

U weet ongetwijfeld dat er sinds december 2015 een contract is om nieuwe trams aan te kopen. De procedure om een leverancier te selecteren loopt. De totale kostprijs van de trams bedraagt 270 miljoen euro. De eerste exemplaren worden in 2019 geleverd, de rest van de bestelling in 2020 en 2021. Dan zullen we de oudere trams kunnen vervangen.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Leeft de MIVB de opgelegde snelheidsbeperking na? Ze volstaat in elk geval niet om de hinder te beperken.

Er zijn nog slechts 51 rijtuigen van het type T2000, dat zware overlast veroorzaakt, in gebruik. De MIVB zet die trams blijkbaar ook tijdens de spits in, aangezien u zegt dat de maatschappij dan al haar materieel nodig heeft om voor voldoende capaciteit te kunnen zorgen. Ik veronderstel echter dat ze vooral buiten de spits overlast veroorzaken.

Actuellement, il reste 51 véhicules T2000 en circulation. Vu le nombre élevé de voyageurs, la STIB est contrainte d'utiliser tous ses véhicules pendant les heures de pointe. Les possibilités sont limitées car peu de lignes se prêtent aux T2000. D'un point de vue logistique, il est exclu que la STIB remplace des trams à grande capacité par des trams qui transportent deux fois moins de voyageurs. La STIB ne peut pas non plus utiliser les T2000 sur les lignes souterraines, car cela provoquerait des déraillements.

Un contrat pour l'achat de nouveaux trams, pour un budget total de 270 millions d'euros, suit son cours depuis décembre 2015. Les premiers exemplaires seront livrés en 2019, le reste en 2020 et 2021. Les anciens trams pourront alors être remplacés.

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *La STIB respecte-t-elle la limitation de vitesse imposée ? Quoi qu'il en soit, cela ne suffit pas à limiter les nuisances.*

La STIB avait promis de prendre des mesures pour limiter ces nuisances. Tient-elle cette promesse ?

De omwonenden hebben er waarschijnlijk 's ochtends en 's avonds, voor en na de spits, last van.

De MIVB beloofde dat ze maatregelen zou nemen om de overlast te beperken. Komt ze die belofte na?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB zei dat ze maatregelen zou nemen om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Voor zover ik weet, heeft ze die genomen. Het is echter onmogelijk om de hinder helemaal weg te werken en de redenen daarvoor heb ik u zojuist uiteengezet.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- De omwonenden moeten dus tot 2019 wachten vooraleer hun probleem kan worden opgelost?

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de aanstelling van begeleiders op het Brussels openbaar vervoer (MIVB)".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *La STIB s'était engagée à prendre des mesures pour réduire au maximum les nuisances et, pour autant que je sache, elle les a prises. Il est cependant impossible de les éliminer totalement, pour les raisons que je vous ai citées.*

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *Les riverains doivent donc attendre jusqu'en 2019 pour voir leur problème résolu ?*

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

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la mise en place d'accompagnateurs dans les transports en commun bruxellois (STIB)".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.