



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

**RÉUNION DU
LUNDI 16 OCTOBRE 2017**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
MAANDAG 16 OKTOBER 2017**

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INHOUD****QUESTIONS ORALES**

12

Question orale de M. Bruno De Lille

12

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

concernant "la nouvelle filière bruxelloise de formation à la conduite en vue de l'obtention du permis de conduire".

Question orale de M. Marc Loewenstein

16

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

concernant "la limitation de la vitesse à 50 km/h dans le tunnel Léopold II et l'impact sur la sécurité des usagers".

INTERPELLATION

21

Interpellation de M. Bruno De Lille

21

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

concernant "la collaboration avec la Région flamande concernant l'élargissement du ring de Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

22

M. Pascal Smet, ministre
M. Bruno De Lille (Groen)

MONDELINGE VRAGEN

12

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille

12

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

betreffende "de nieuwe Brusselse rijopleiding om een rijbewijs te halen".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein

16

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

betreffende "de snelheidslimitatie van 50 km/u in de Leopold II-tunnel en de gevolgen voor de veiligheid van de gebruikers".

INTERPELLATIE

21

Interpellatie van de heer Bruno De Lille

21

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

betreffende "de samenwerking met het Vlaamse Gewest over de verbreding van de Brusselse Ring".

Bespreking – Sprekers:

22

De heer Pascal Smet, minister
De heer Bruno De Lille (Groen)

QUESTIONS ORALES	24	MONDELINGE VRAGEN	24
Question orale de Mme Carla Dejonghe	24	Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe	24
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le recrutement de nouveaux agents de sécurité pour le métro".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de aanwerving van nieuw veiligheidspersoneel voor de metro".	
Question orale jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	24	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	24
concernant "l'engagement d'agents de sécurité de la STIB et les critères de répartition dans les stations de métro".		betreffende "de aanwerving van veiligheidsagenten bij de MIVB en de criteria voor de verdeling in de metrostations".	
Question orale de Mme Nadia El Yousfi	30	Mondelinge vraag van mevrouw Nadia El Yousfi	30
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les propos racistes et menaçants tenus par un employé de la STIB à l'encontre d'une utilisatrice des transports en commun".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de racistische en dreigende uitlatingen van een MIVB-medewerker tegen een gebruikster van het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Paul Delva	33	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	33
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'équipe d'intervention pour les tunnels".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het interventieteam voor de tunnels".	
Question orale de M. Paul Delva	35	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	35
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le sondage en ligne sur le réaménagement de la Petite Ceinture".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de online bevraging over de heraanleg van de Kleine Ring".	
Question orale de Mme Céline Delforge	39	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	39

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la station Constitution".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het station Grondwet".	
INTERPELLATIONS	43	INTERPELLATIES	43
Interpellation de M. Marc Loewenstein	43	Interpellatie van de heer Marc Loewenstein	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le développement du vélo à Bruxelles".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het fietsen in Brussel".	
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	43	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	43
concernant "les vélos partagés du futur".		betreffende "de deelfietsen van de toekomst".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	43	Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	43
concernant "les différents systèmes de vélos partagés à Bruxelles".		betreffende "de verschillende systemen van deelfietsen in Brussel".	
Discussion conjointe – Orateurs :	50	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	50
Mme Véronique Jamoulle (PS) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. André du Bus de Warnaffe (cdH) M. Pascal Smet, ministre M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Bruno De Lille (Groen) M. Paul Delva (CD&V)		Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) De heer Pascal Smet, minister De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	64	Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	64
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la commande de 7 minibus destinés à circuler à l'intérieur du Pentagone".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de bestelling van zeven minibussen om binnen de Vijfhoek te rijden".	
Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	64	Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre	64

		Kompany,
concernant "les navettes gratuites organisées par la Ville de Bruxelles".		betreffende "de gratis pendeldiensten van de stad Brussel".
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	64	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,
concernant "la création de lignes de transport public par une commune".		betreffende "de inrichting van openbaarvervoerlijnen door een gemeente".
Discussion conjointe – Orateurs :	70	Samengevoegde bespreking – Sprekers:
M. Fabian Maingain (DéFI) Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		De heer Fabian Maingain (DéFI) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)
M. Pierre Kompany (cdH)		De heer Pierre Kompany (cdH)
Interpellation de M. Vincent De Wolf	77	Interpellatie van de heer Vincent De Wolf
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "la politique menée en termes de signalétique et d'offre intermodale pour les correspondances STIB et SNCB".		betreffende "het beleid inzake signalisatie en intermodaal aanbod voor de MIVB- en NMBS-aansluitingen".
Discussion – Orateurs :	80	Bespreking – Sprekers:
M. Marc Loewenstein (DéFI) Mme Céline Delforge (Ecolo)		De heer Marc Loewenstein (DéFI) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister
M. Vincent De Wolf (MR)		De heer Vincent De Wolf (MR)
QUESTIONS ORALES	89	MONDELINGE VRAGEN
Question orale de M. Vincent De Wolf	89	Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "l'état d'avancement du réaménagement du rond-point Schuman".		betreffende "de stand van de aanleg van de Schuman-rotonde".

Question orale de M. Vincent De Wolf	92	Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'allocation mobilité mise en place par le gouvernement fédéral et la complémentarité avec le plan de déplacements pour les entreprises".	92
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	94	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'impact des travaux de remplacement des voies sur les services de navettes par bus".	94
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	97	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'évolution du parc de tramways de la STIB".	97
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	101	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la mise en application de l'étude sur les gares routières à Bruxelles".	101
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	101	Mondelinge vraag van de heer 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 gestion du chantier de l'avenue Franklin Roosevelt".	101

Question orale jointe de M. Vincent De Wolf,	101	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf, betreffende "de werken op de Franklin Rooseveltlaan".	101
concernant "le chantier avenue Franklin Roosevelt".			
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	106	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	106
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,			
concernant "le nouveau permis d'urbanisme pour l'avenue du Port".			
Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	107	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge,	107
concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".			
Question orale de M. Vincent De Wolf	112	Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf	112
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,			
concernant "l'évaluation du plan Iris 2 par le fonctionnaire de référence".			
Question orale de Mme Céline Delforge	113	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	113
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,			
concernant "le Plan bus en général et la polémique autour du nouveau tracé du bus 20, en particulier".			
Question orale de M. Benoît Cerexhe	117	Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe	117
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,			
concernant "le programme de rénovation des stations de métro et les retards pris à rénover			

la station Montgomery en particulier".		achterstand met de renovatie van het station Montgomery in het bijzonder".
Question orale de M. Benoît Cerexhe	120	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 netheid van de eigen beddingen en bus- en tramhaltes van de MIVB".
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la propreté des sites propres et des arrêts de bus et de tram de la STIB".		
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	123	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'implication de la STIB et de Bruxelles Mobilité dans le déploiement des politiques urbanistiques anderlechtoises".		betreffende "de betrokkenheid van de MIVB en Brussel Mobiliteit bij de uitwerking van het stedenbouwkundig beleid voor Anderlecht".
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	129	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la multiplication des journées sans voiture".		betreffende "de toename van het aantal autoloze dagen".
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	131	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
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 lumière".		betreffende "het nieuwe Lichtplan".
Question orale de M. Marc Loewenstein	135	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la coordination entre la		betreffende "de coördinatie tussen de

rénovation de l'avenue Albert et les travaux de réaménagement de la station Albert".		renovatie van de Albertlaan en de heraanleg van het station Albert".
Question orale de M. Marc Loewenstein	135	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "la mise en œuvre de l'exigence de Bruxelles de quatre trains par heure et par sens en heure de pointe et de deux trains par heure et par sens en heure creuse".		betreffende "de uitvoering van de eis van Brussel om vier treinen per uur en per richting te laten rijden tijdens de spitsuren en twee treinen per uur en per richting tijdens de daluren".
Question orale jointe de M. Pierre Kompany,	136	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany,
concernant "l'offre ferroviaire à Bruxelles et les synergies avec la STIB".		betreffende "het treinaanbod in Brussel en de synergie met de MIVB".
Question orale de M. Marc Loewenstein	136	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "le respect de la législation linguistique par la société De Lijn dans ses communications au public en Région bruxelloise".		betreffende "de naleving van de taalwetgeving door De Lijn in de mededelingen aan het publiek in het Brussels Gewest".
Question orale de M. Bruno De Lille	136	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "l'entretien des pistes cyclables".		betreffende "het onderhoud van de fietspaden".
Question orale de Mme Liesbet Dhaene	136	Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "les infrastructures de recharge		betreffende "de oplaadinfrastructuur voor

pour voitures électriques".

Question orale de M. Bruno De Lille

137

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'action contre le vol de vélos".

elektrische wagens".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 137

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

betreffende "het actieplan tegen fietsdiefstal".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la nouvelle filière bruxelloise de formation à la conduite en vue de l'obtention du permis de conduire".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Il existe quatre filières pour obtenir un permis de conduire, dont une permettant de présenter l'examen après trente heures de cours de conduite, sans devoir effectuer de stage.*

Cette filière ne tient pas compte des projets des autres Régions et va de surcroît à l'encontre de la tendance internationale à augmenter le nombre d'heures afin d'améliorer la formation des chauffeurs et la sécurité routière.

Cette filière se heurte aussi aux critiques de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), de la Vlaamse Stichting Verkeerskunde et du ministre flamand de la mobilité Ben Weyts, qui s'inquiètent que ces conducteurs arrivent trop rapidement et avec trop peu d'expérience dans la circulation. Par

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET ONTWIKKELINGS-
SAMENWERKING, VERKEERSVEILIG-
HEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN
GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN
DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-
BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de nieuwe Brusselse rijopleiding om een rijbewijs te halen".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U sprak begin augustus opnieuw over de nieuwe Brusselse rijopleiding. Zoals bekend komen er vier trajecten om een rijbewijs te behalen met een EHBO-cursus als verplicht onderdeel.

Die hervorming houdt echter geen rekening met de plannen van de andere gewesten. Het grootste verschil is het vierde traject. Daarbij kan een kandidaat-chauffeur zonder stageperiode na dertig uur rijles in de rijschool een examen afleggen. Ik herhaal dat ik dat een slecht idee vind. Het drukt bovendien in tegen de internationale tendens om meer uren te voorzien om tot betere chauffeurs en een grotere verkeersveiligheid te komen. U hebt dat argument destijds weggewimpeld.

We zijn nu enkele maanden verder en het vierde

ailleurs, cela peut inciter les habitants des autres Régions à une forme de tourisme du permis de conduire, son obtention étant plus aisée et rapide à Bruxelles.

Vous êtes-vous concertée avec ces associations ? Comment conciliez-vous sécurité routière et cette filière raccourcie du permis de conduire ?

Vous êtes-vous concertée avec les ministres de la mobilité des autres Régions ? Avez-vous cherché à développer des filières communes ?

Pour quelle raison Bruxelles a-t-elle adopté cette quatrième filière, malgré les objections ?

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Il y a effectivement des concertations régulières avec les autres Régions pour harmoniser les formations à la conduite. Mais cela ne nous empêche pas d'y mettre notre touche tant que cela reste dans l'esprit de la réforme de l'État.*

La Région wallonne instaurera également la formation de trente heures permettant d'accéder

traject stuit ook op kritiek van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts. De manier waarop hij zijn kritiek uitte, is dan weer een andere zaak.

Dat kandidaat-chauffeurs geen oefenperiode meer moeten doorlopen en bijgevolg te snel en te onervaren in het Brusselse verkeer terechtkomen, is het grootste punt van discussie. Ook kan daardoor shopgedrag ontstaan. Inwoners van de andere gewesten kunnen met dat vierde traject gemakkelijk en snel hun rijbewijs halen in Brussel.

Het BIVV en anderen hebben dus bijzonder kritisch gereageerd op uw aankondiging. Hebt u overlegd met die verenigingen? Hoe rijmt u het streven naar meer verkeersveiligheid met het verkort traject om het rijbewijs te halen?

Hebt u overlegd met de ministers van Mobiliteit van de andere gewesten over de nieuwe Brusselse rijopleiding? Toen ik u daarover een tijdje geleden ondervroeg, benadrukte u dat er natuurlijk contact was. Dat wil ik bevestigd zien.

Hebt u gezocht naar een gemeenschappelijk traject voor de rijopleiding?

Wat is de reden waarom Brussel dit vierde traject invoert, ondanks de bezwaren die anderen - zoals Vlaanderen - hiertegen hebben?

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt als voorzitter op)

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik kan bevestigen dat er wel degelijk regelmatig overleg is met de andere gewesten om de rijopleidingen op elkaar af te stemmen. Dat belet ons natuurlijk niet om, helemaal in de geest van de staatshervorming, eigen accenten te leggen.

Ook het Waals Gewest zal de opleiding van dertig uren, die rechtstreeks toegang geeft tot het examen, invoeren vanaf 1 januari 2018. Het Vlaams Gewest

directement à l'examen à partir du 1^{er} janvier 2018. La Région flamande est la seule qui ne la proposera pas.

L'accès direct à l'examen de conduite dès 18 ans après une formation intensive de trente heures répond aux besoins des jeunes ne disposant pas de véhicule personnel qui doivent obtenir rapidement leur permis de conduire, par exemple parce qu'ils ont trouvé un emploi dans un endroit peu accessible en dehors de Bruxelles. Les chiffres du chômage diminuent à Bruxelles et de plus en plus de jeunes Bruxellois trouvent plus souvent un emploi en dehors de la Région. Avec la formation intensive, cette catégorie de conducteurs potentiels sera capable de réussir l'examen du permis de conduire.

Je suis surprise que M. De Lille reprenne le discours du ministre flamand prétendant qu'il sera dorénavant plus facile d'obtenir son permis de conduire à Bruxelles.

Évitons tout malentendu : que vous suiviez trente ou deux cents heures de cours, l'examen reste le même. De plus, les aptitudes nécessaires à la réussite de l'examen sont fixées dans les grandes lignes au niveau fédéral et même européen, les Régions ne pouvant définir que la manière de les acquérir.

En outre, avec les autres filières, on roule aussi seul, par exemple avec un permis provisoire. Par ailleurs, l'examen pour les permis C et D peut être passé directement après vingt heures de formation, en Flandre aussi, et cela ne semble pas poser de problème à mon homologue flamand.

Enfin, nous avons consulté le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, qui nous a remis un avis positif.

is dan het enige dat dit niet invoert.

Die rechtstreekse toegang tot het rijexamen, vanaf de leeftijd van 18 jaar en na een intensieve opleiding van dertig uur, komt tegemoet aan die jongeren of hun begeleiders die geen eigen wagen hebben, maar wel snel hun rijbewijs moeten halen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan jongeren die werk vinden buiten Brussel, waar de bereikbaarheid nog niet optimaal is. Ik denk bijvoorbeeld aan de luchthaven van Zaventem. België is dermate klein dat we jongeren alleen maar kunnen aanmoedigen om ook werk te zoeken buiten Brussel. De cijfers toonden het onlangs trouwens nog aan: onze werkloosheid daalt en meer en meer Brusselse jongeren vinden vaker een baan buiten Brussel. Door de invoering van de intensieve opleiding zijn we ervan overtuigd dat deze categorie van potentiële bestuurders in staat is om voor het rijexamen te slagen.

Het verbaast me enigszins dat de heer De Lille het discours van de Vlaamse bevoegde minister lijkt over te nemen, die verzuchtte "dat het nu wel eens gemakkelijker zou kunnen worden om in Brussel je rijbewijs te halen". Daarover mag er echter geen misverstand bestaan: of je nu dertig uur les volgt bij de rijschool of pakweg tweehonderd uur, het examen waarvoor je moet slagen, blijft exact hetzelfde. Bovendien - en dat weet mijn Vlaamse collega heel goed - zijn de vaardigheden waarover je moet beschikken om in het examen te slagen, in grote lijnen op federaal en zelfs op Europees vlak vastgelegd. De gewesten mogen enkel de manier bepalen waarop je de vereiste kennis verwerft.

Bovendien rijdt men toch ook bij andere trajecten alleen, bijvoorbeeld met een voorlopig rijbewijs. De heer De Lille en mijn Vlaamse evenknie weten ongetwijfeld dat er voor de rijbewijzen C en D rechtstreeks een examen kan afgelegd worden na een opleiding van twintig uren. Dat systeem blijft ook in Vlaanderen voortbestaan. Het is voor de Vlaamse bevoegde minister blijkbaar geen probleem dat andere categorieën met minder uren rechtstreeks een rijbewijs kunnen halen.

Ik wil hieraan nog toevoegen dat wij ook de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben geraadpleegd en dat zijn advies positief was.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *L'accès plus rapide à un emploi n'a rien à voir avec la sécurité routière. Et c'est celle-ci qui devrait être au centre de vos préoccupations en raison de vos compétences.*

Qu'un permis C ou D puisse être obtenu après vingt heures n'est pas un argument. Cela devrait aussi être adapté.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *L'argument démontre que l'indignation de M. Weyts était sélective.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Je préférerais que tout le monde effectue un stage avant de présenter l'examen. C'est aussi la tendance internationale. La formation permet d'acquérir une connaissance de base, mais ce n'est que dans la circulation que l'on apprend à bien conduire. Je regrette que la Région Wallonne commette la même erreur.*

Vous dites que cela concerne des jeunes qui ne disposent peut-être pas de voiture, mais cherchent un emploi pour lequel un permis de conduire est nécessaire. Ils auront le permis de conduire, mais faute de s'être exercés, ce ne seront pas de bons conducteurs, et cela ne favorisera pas la sécurité routière.

L'examen n'est évidemment pas plus facile que dans les autres filières. Mais la filière avec examen immédiat est plus attrayante que celle qui impose une période de stage de plusieurs mois. Elle n'améliore certainement pas la sécurité routière.

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

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U gebruikt als argument dat mensen op die manier sneller toegang krijgen tot een job. Dat heeft niets met verkeersveiligheid te maken. U bent als staatssecretaris bevoegd voor de Verkeersveiligheid, verkeersveiligheid zou dus uw bekommernis moeten zijn.

Dat een rijbewijs C of D al kan worden behaald na twintig uren, is geen argument. Misschien moet dat ook wel worden aangepast. Dat als argument aanvoeren voor het behalen van een rijbewijs B na dertig uur vind ik...

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat toont aan dat de verontwaardiging, zeker van de heer Weyts, nogal selectief was.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik zou graag hebben dat iedereen een stage volgt vooraleer een examen af te leggen. In de internationale discussies daarover is dat ook de tendens. Door de opleiding verwerf je een basiskennis, maar je leert pas echt goed rijden als je in het verkeer begeeft. Ik betreur ten zeerste dat ook het Waals Gewest daarin meegaat.

U zegt dat het over mensen gaat die misschien niet over een auto beschikken, maar werk zoeken waarvoor een rijbewijs noodzakelijk is. Die mensen hebben dus wel hun rijbewijs behaald, maar hebben niet kunnen oefenen. Ze beschikken namelijk niet over een wagen. Misschien vinden ze een baan en krijgen ze een bedrijfswagen. Daar houd ik mijn hart voor vast. Dat zijn volgens mij geen goede chauffeurs. Dat zal de verkeersveiligheid niet bevorderen.

Natuurlijk is het examen niet gemakkelijker dan bij de andere trajecten. Het maakt echter wel een verschil of een jongere na de opleiding nog drie, zes of negen maanden stage moet doen of dat hij of zij al meteen een examen mag afleggen. Die keuze is snel gemaakt. Vandaar dat ik ook over rijbewijsshopping sprak. Het gaat er om dat dit alternatief aantrekkelijker is, maar zeker niet goed is voor de verkeersveiligheid.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Je regrette que M. De Lille reprenne la rhétorique du ministre flamand. Notre examen n'est pas plus facile, au contraire ! Nous avons par exemple rendu la formation aux premiers secours obligatoire, ce que la Flandre ne fait pas.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik betreur dat de heer De Lille de retoriek van de Vlaamse minister overneemt. Ik herhaal het nogmaals: ons examen wordt niet gemakkelijker gemaakt, er worden zelfs bijkomende elementen aan toegevoegd, zoals het verplicht volgen van de EHBO-cursus. Dat laatste is in Vlaanderen niet het geval.

Sommigen doen alsof er in Brussel zomaar rijbewijzen worden uitgedeeld. Dat klopt helemaal niet!

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- Je suis partisan de cette obligation. Si j'étais cynique, je dirais qu'en l'absence de préoccupation pour la circulation routière, les gens pourront au moins se porter secours.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben voorstander van het verplicht volgen van die cursus. Mocht ik cynisch willen zijn, dan zou ik zeggen dat het nu lijkt alsof de mensen in het verkeer gestort worden, zonder dat er belang wordt gehecht aan de verkeersveiligheid. De EHBO-cursus werd gevuld en de mensen zullen zichzelf dan wel kunnen verplegen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het tegendeel is waar, mijnheer De Lille.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- C'est le contraire, M. De Lille.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la limitation de la vitesse à 50 km/h dans le tunnel Léopold II et l'impact sur la sécurité des usagers".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET ONTWIKKELINGS-
SAMENWERKING, VERKEERSVEILIG-
HEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN
GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN
DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-
BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de snelheidsbeperking van 50 km/u in de Leopold II-tunnel en de gevolgen voor de veiligheid van de gebruikers".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Au début du mois de septembre, la presse relayait une communication relative à la limitation de la vitesse à 50km/h dans le tunnel Léopold II. Vous précisez alors que cette limitation avait été décidée par le gouvernement bruxellois trois ans auparavant dans le but d'harmoniser la vitesse dans ce tunnel, où des tronçons étaient jusque-là limités à 50km/h et d'autres à 70km/h.

Complémentairement à cette justification, vous ajoutiez : "Si nous avons opté pour 50km/h, c'est parce que le tunnel est en mauvais état. Des pierres y sont déjà tombées à plusieurs reprises. Il est donc nécessaire de réduire la vitesse. Les dégâts ne sont pas les mêmes si une pierre tombe sur une voiture qui roule à 50km/h ou à 70 km/h. C'est donc une question de sécurité. De plus, cela permet aussi de fluidifier le trafic".

Justifier une limitation de vitesse à 50km/h par souci d'harmonisation et de lisibilité est une chose. Le faire par souci de sécurité en précisant que l'impact d'une pierre qui tombe est moins grave sur une voiture qui roule à 50 km/h que sur une autre qui roule à 70km/h en est une autre. Cela pose question.

Si la limitation de la vitesse à 50km/h réduit théoriquement les vibrations dans le tunnel, et donc les risques de chutes de pierres, il faut admettre que souvent, cette limitation n'est pas respectée. Le risque reste donc présent, comme le danger pour les usagers, qu'ils roulent à 50km/h ou une vitesse supérieure. Quand bien même une voiture roulerait à 30km/h, son conducteur n'aurait pas envie de voir une pierre lui tomber dessus.

Au-delà des questions de la limitation de vitesse et de la mise en place du radar tronçon se pose d'abord la question de l'assurance, pour les automobilistes, de ne pas être victimes d'une chute de pierres.

La limitation de la vitesse à 50km/h vise-t-elle à réduire les vibrations et donc le risque de chutes de pierres ? La sécurité des automobilistes dépend-elle de la vitesse à laquelle roulent les véhicules dans le tunnel ? Les conditions sont-elles réunies pour que la sécurité des usagers du tunnel Léopold II soit

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Begin september berichtte de pers over de snelheidsbeperking van 50 km/u in de Leopold II-tunnel. U zei dat de Brusselse regering daartoe al drie jaar eerder had beslist opdat de maximale snelheid in de volledige tunnel dezelfde zou zijn en niet langer 70 km/u op bepaalde plekken en 50 km/u op andere.

U voegde daar echter aan toe dat die beslissing ook ingegeven was door de slechte staat van de tunnel. De impact van een steen die naar beneden valt, is immers kleiner als die op een auto valt die trager rijdt. Het is dus ook een kwestie van veiligheid.

Dat u over de hele tunnel dezelfde snelheid wilt, kan ik nog begrijpen, maar dat u de beslissing rechtvaardigt door te zeggen dat de schade van een omlaagvallende steen minder erg is bij tragere snelheid, roept toch wel wat vragen op.

Ook al zijn er minder trillingen in de tunnel als wagens langzamer rijden, u weet heel goed dat dergelijke snelheidsbeperkingen vaak niet nageleefd worden. Gebruikers lopen dus steeds een risico, ongeacht de snelheid waarmee ze rijden. Trouwens, ook mensen die langzaam rijden, willen geen steen op hun auto, ook al zou de schade dan beperkter zijn.

Wat we ons bovenal moeten afvragen is of de automobilisten wel veilig door de tunnel kunnen rijden zonder dat er stenen op hun wagen vallen.

Dient de snelheidsbeperking van 50 km/uur om de trillingen en bijgevolg het risico op vallende stenen te verminderen? Hangt de veiligheid van de automobilisten af van de snelheid waarmee voertuigen door de tunnel rijden? Zijn alle voorwaarden aanwezig om de veiligheid te verzekeren van de gebruikers van de Leopold II-tunnel?

Welke maatregelen treft u, bovenop de algemene renovatie van de tunnel en de snelheidsbeperking, om te voorkomen dat er stenen vallen op de talloze wagens die er dagelijks door rijden?

assurée ?

Au-delà du projet de rénovation globale du tunnel, outre la limitation de vitesse, quelles sont les mesures prises pour garantir la sécurité des usagers et éviter que des pierres ne tombent sur les très nombreux véhicules qui l'empruntent quotidiennement ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Un rapport technique de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), désormais appelé Vias Institute, sur les limitations de vitesse dans certains tunnels et sur certains boulevards bruxellois a conclu qu'en fonction de la vitesse du véhicule, on observe un accroissement à la fois du risque et de la gravité des accidents. En limitant la vitesse dans les tunnels, on limite donc directement le nombre d'accidents. En outre, la vitesse excessive en tunnel est également un élément majeur initiateur d'incendie.

Voici la liste des incidents détectés par Mobiris depuis le 1^{er} janvier 2016 :

- 3 février 2016 : suspicion de chute du plafond ;
- 26 mai 2016 : gaine de câbles détachée du plafond ;
- 5 septembre 2016 : fissure dans le mur latéral du tunnel ;
- 18 mars 2017 : détachement d'une pierre du plafond ;
- 31 juillet 2017 : débris sur la chaussée venant du rebord des égouts.

Notre administration a confié, en 2015, à BG Ingénieurs Conseils (BG) une mission d'expertise destinée à éclairer la décision de fermeture ou de maintien en exploitation du tunnel Léopold II durant la phase transitoire à venir, à l'issue de la réalisation d'un ensemble de travaux d'urgence et avant la réalisation des travaux de rénovation complète.

L'acceptabilité de la poursuite de l'exploitation du

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- In een technisch rapport betreffende de snelheidsbeperkingen in bepaalde tunnels en lanen van het Brussels Gewest, concludeerde het Vias Institute, het voormalige BIVV, dat zowel het risico op als de ernst van een ongeval evenredig is aan de snelheid. Het beperken van de snelheid in de tunnels beïnvloedt dus rechtstreeks het aantal ongevallen. Bovendien verhoogt overdreven snelheid in een tunnel ook het risico op brand.

Sinds 1 januari 2016 heeft Mobiris een aantal incidenten vastgesteld:

- 3 februari 2016: vermoeden van het vallen van een stuk plafond;
- 26 mei 2016: kabelgoot losgekomen van het plafond;
- 5 september 2016: scheur in de wand van de tunnel;
- 18 maart 2017: steen losgekomen van het plafond;
- 31 juli 2017: afval op de rijweg dat afkomstig is van de rand van de goot.

In 2015 gaf onze administratie BG Ingénieurs Conseils (BG) de opdracht te onderzoeken of de Leopold II-tunnel al dan niet gesloten moest worden tijdens de overgangsperiode. Dat is de periode na het uitvoeren van alle dringende werkzaamheden, maar voorafgaand aan de volledige renovatiewerken.

Het openhouden van de tunnel berustte op twee voorwaarden. Ten eerste was het maar voor een beperkte duur in afwachting van de volledige

tunnel Léopold II était conditionnée par sa durée limitée jusqu'au démarrage des travaux de rénovation, et par la mise en œuvre de mesures urgentes dans un délai suffisamment court pour que celles-ci s'appliquent effectivement durant la majeure partie de cette période transitoire.

De manière générale, BG a mentionné dans son rapport que l'état actuel du tunnel Léopold II pouvait être qualifié de dégradé, ce qui n'a rien de nouveau. Les principales recommandations de BG pour le maintien en exploitation du tunnel à court terme ont été suivies et réalisées par notre administration.

En réalité, il ne s'agit pas d'une limitation de la vitesse au sens strict, puisque, selon les endroits, la vitesse maximale était fixée tantôt à 50km/h, tantôt à 70km/h, comme vous l'avez expliqué vous-même. La vitesse a plutôt été harmonisée à 50km/h, comme dans les autres tunnels du centre, pour éviter des situations absurdes de ce genre.

J'invite les opposants à ce projet à consulter des experts en mobilité. Tous leur diront que cette mesure améliore la fluidité du trafic et entraîne moins d'accidents, les deux étant évidemment liés : diminuer le nombre d'accrochages revient à réduire les embouteillages.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ma question n'avait pas pour but de juger le bien-fondé de l'harmonisation à 50km/h. J'ai bien entendu les experts expliquer qu'augmenter la vitesse accroît les risques d'accidents et de propagation d'incendie.

En réalité, ma question portait sur l'argument que vous avez développé dans le journal Le Soir au début du mois de septembre. Vous justifiez l'harmonisation à 50km/h par le fait qu'à cette vitesse, le risque de chute de pierres serait moindre.

Le choix de réduire la vitesse est-il motivé par une volonté de causer moins de vibrations dans le tunnel, et donc de diminuer le danger de chutes de pierres ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Je n'ai sans doute pas dit les choses comme cela. Peut-être

renovatie en ten tweede moesten de noodwerkzaamheden zo snel mogelijk uitgevoerd worden.

BG oordeelde dat de Leopold II-tunnel in vervallen staat verkeerde, maar dat wisten we al. Verder heeft onze administratie alle voornaamste aanbevelingen die BG had gedaan voor het openhouden van de tunnel op korte termijn, gevuld en uitgevoerd.

In feite gaat het stricto sensu niet om een snelheidsbeperking, maar om het uniform maken van de snelheid in de hele tunnel, net zoals in de andere tunnels van het centrum.

Mobiliteitsexperts zijn het erover eens dat deze maatregel het verkeer vlotter zal maken en het aantal ongevallen terugdringen.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Mijn vraag had geen betrekking op de snelheidsbeperking an sich, maar op de argumenten waarmee u ze onderbouwde. Zo zei u begin september in Le Soir dat het risico op vallende stenen lager was bij een snelheid van 50 km/u.*

Hebt u beslist om de snelheid te beperken opdat er minder trillingen zouden zijn in de tunnels en bijgevolg om het gevaar van vallende stenen te verkleinen?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Zo heb ik het niet gesteld. Misschien*

le journaliste a-t-il mal noté mes propos. Il est évident qu'il n'y a pas moins de risques. Néanmoins, en cas d'accident, les dégâts seront effectivement plus graves si une pierre tombe sur le pare-brise d'un véhicule qui roule à 100km/h plutôt qu'à 50km/h.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le problème n'est donc pas lié aux vibrations ? Il n'y a pas plus de risques de chutes de pierres si une voiture roule à 70km/h plutôt qu'à 50km/h ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Je ne le sais pas.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La manière dont vos propos sont repris dans le journal peut prêter à confusion.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- J'ai d'abord insisté sur la fluidité du trafic et la réduction du risque d'accident. C'est un point très important. En outre, le tunnel est en mauvais état et il y a donc, en effet, des risques de chutes de pierres. Pour cette raison, il est préférable que le conducteur adapte sa vitesse. Mais je n'ai pas voulu dire que les pierres tombent parce que les voitures roulent plus vite.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il n'y a donc pas de lien entre les deux.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Ce n'est, en tout cas, pas ce que j'ai voulu dire.

(Remarques de M. Ikazban)

J'ai beaucoup d'estime pour les journalistes. Leur boulot est extrêmement compliqué et ils doivent suivre beaucoup de sujets en même temps. Il arrive alors que des nuances se perdent.

- L'incident est clos.

(M. Pierre Kompany, troisième vice-président,
prend place au fauteuil présidentiel)

heeft de journalist mijn woorden wat verdraaid. Uiteraard is het risico dan niet kleiner. Het is echter wel zo dat, als er toch een steen op een wagen zou vallen, dat gevangerijker is als die wagen met een hogere snelheid rijdt.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het heeft dus niets te maken met de trillingen? Het risico op vallende stenen is dus niet hoger bij hogere snelheden?*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Dat weet ik niet.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Uw uitleggingen in de krant kunnen tot verwarring leiden.*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik heb in eerste instantie de nadruk gelegd op vlot verkeer en een lager risico op ongevallen. Daarnaast verkeert de tunnel in slechte staat en is het risico op vallende stenen niet onbestaande. Daarom is het beter dat bestuurders hun snelheid aanpassen. Ik heb echter nooit beweerd dat de stenen vallen omdat mensen sneller rijden.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Er is dus geen verband tussen beide?*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Dat is in elk geval niet wat ik bedoelde.*

(Opmerkingen van de heer Ikazban)

Journalisten verrichten complex werk en moeten vaak een heleboel onderwerpen tegelijk volgen. Het kan zijn dat daarbij soms wat nuances verloren gaan.

- Het incident is gesloten.

(De heer Pierre Kompany, derde ondervoorzitter,
treedt als voorzitter op)

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. De Lille.

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la collaboration avec la Région flamande concernant l'élargissement du ring de Bruxelles".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Contrairement à ce que vous nous avez affirmé ici il y a plus d'un an, il n'existerait toujours pas de protocole d'accord entre la Région flamande et la Région bruxelloise à propos de l'élargissement du ring.*

Par ailleurs, selon les bruits de couloir, le ministre bruxellois en charge de la Mobilité ne défend aucunement les intérêts de la Région bruxelloise auprès du gouvernement flamand dans ce dossier. J'espère que vous pourrez démentir ces rumeurs.

L'élargissement du ring de Bruxelles serait aussi néfaste pour les Bruxellois que pour les Flamands. Il entraînera une augmentation du trafic, notamment de camions, ce qui aura des répercussions fâcheuses sur notre qualité de l'air et sur la santé publique. Certains problèmes de mobilité se déplaceront peut-être aussi du ring vers Bruxelles, tandis qu'une partie de nos emplois quitteront Bruxelles, comme le craint notre ministre de l'Économie.

Nous pouvons attendre de notre ministre de la Mobilité et du gouvernement bruxellois qu'ils agissent contre tous les projets mettant la santé des Bruxellois en danger.

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de samenwerking met het Vlaamse Gewest over de verbreding van de Brusselse Ring".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De zogenaamde wandelgangen zijn helaas al te vaak een betere bron van informatie dan de antwoorden die we soms krijgen in het parlement. Een jaar geleden antwoordde u op interpellaties over ditzelfde onderwerp dat er tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest een memorandum van overeenstemming over de verbreding van de Brusselse Ring zou worden opgesteld en nog voor de zomer zou worden goedgekeurd. Op mijn mondelinge vraag van juni 2016 zei u dat dit memorandum "binnenkort" zou worden ondertekend, maar dat u in afwachting daarvan liever geen commentaar gaf.

We zijn ondertussen alweer een jaar later en diezelfde wandelgangen leren ons dat er nog altijd geen memorandum van overeenstemming is en dat de Brusselse minister van Mobiliteit geenszins actief de belangen van het Brussels Gewest bij de Vlaamse regering verdedigt. Ik hoop opecht dat u deze geruchten kunt ontkennen.

De verbreding van de Brusselse Ring zou een bijzonder slechte zaak zijn, zowel voor de Brusselaars als voor de Vlamingen. Ongeveer een maand geleden kende onze autoloze zondag een groot succes. Iedereen heeft op die dag kunnen genieten van de schone lucht. We pleiten voor

Où en est la concertation avec le gouvernement flamand à propos de l'élargissement du ring de Bruxelles ? Quand un protocole d'accord sera-t-il conclu ? Quel sera son contenu ?

L'administration bruxelloise et le gouvernement sont-ils impliqués dans De Werkvennootschap ? Des réunions conjointes sont-elles organisées ?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois ? Quel mandat donne-t-il à l'administration ?

meer autoloze dagen. Een verbreding van de Brusselse Ring zou leiden tot nog meer verkeer, onder meer van vrachtwagens, met alle kwalijke gevolgen van dien voor onze luchtkwaliteit en dus voor de volksgezondheid. Wellicht wordt ook een aantal mobiliteitsproblemen van de Ring naar Brussel verplaatst en verplaatst een deel van onze werkgelegenheid zich buiten Brussel. Dat vreest trouwens onze minister van Economie

We mogen van onze minister van Mobiliteit en van de hele Brusselse regering toch een actieve, zeg maar militante opstelling verwachten tegen alle plannen die de Brusselse volksgezondheid in gevaar brengen.

Wat is de stand van zaken inzake het overleg met de Vlaamse regering over de verbreding van de Brusselse Ring? Bestaat er een memorandum van overeenstemming? Zo niet, wanneer komt het er? Wat is de inhoud van dit memorandum of wat zal die zijn?

Worden de Brusselse administratie en regering betrokken bij De Werkvennootschap? Worden er gezamenlijke werkvergaderingen georganiseerd?

Wat is het standpunt van de Brusselse regering? Welk mandaat geeft ze aan de administratie?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Aucun protocole d'accord n'a encore été conclu. La semaine dernière, j'ai encore insisté auprès du ministre-président flamand pour qu'il fasse diligence. J'espère que les gouvernements flamand et bruxellois pourront lever les derniers obstacles et conclure un protocole d'accord au plus vite. Dans l'intervalle, je ne peux faire aucun commentaire sur le contenu.

La société De Werkvennootschap, créée par le gouvernement flamand essentiellement en faveur des infrastructures en Brabant flamand, noue actuellement toutes sortes de contacts administratifs, bilatéraux et en groupes de travail organisés, par zone. C'est plus particulièrement le

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het klopt dat er nog geen memorandum van overeenstemming is gesloten. Vorige week nog heb ik bij de Vlaamse minister-president aangedrongen op spoed in deze kwestie. Hopelijk komt alles nu in een hogere versnelling terecht en kunnen we op een vergadering met de Vlaamse en de Brusselse regering de laatste knelpunten bespreken om op basis daarvan een memorandum van overeenstemming te kunnen afsluiten. Het spreekt voor zich dat de toekomst van de Brusselse Ring daarin aan bod zal komen. Zolang het memorandum er niet is, kan ik geen commentaar geven over inhoudelijke punten.

De Werkvennootschap is een vehikel dat de

cas à Wemmel, Vilvorde et Zaventem. Au cours de ces réunions, des informations relatives aux projets en cours et à venir sont communiquées. Nous veillons à ce que les informations utilisées pour le modèle de simulation du trafic correspondent aux données utilisées par la Région dans son modèle régional. Il n'est question ni de négociations, ni de fonctionnaires mandatés pour conclure des accords avec De Werkvennootschap.

Dans toutes les discussions, l'objectif du gouvernement bruxellois est que notre ville accueille moins de voitures.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Je crains qu'il n'y ait jamais de protocole d'accord. Cela n'a plus de sens. La Flandre a pris sa décision. Elle effectue des relevés et rencontre les communes, y compris bruxelloises. L'administration bruxelloise est réduite au rôle de spectatrice.*

Tout comme vous, je veux moins de voitures en ville, mais le gouvernement bruxellois est tellement passif que dans les faits, nous nous en remettons à la Flandre pour l'élargissement du ring. Quand nous voudrons réagir, il sera trop tard.

Je vous prie avec insistance de taper du poing sur la table parce que la Région flamande agit à sa guise, sans tenir compte de ce que veut Bruxelles. Quant aux réunions avec les communes bruxelloises, elles se résument à des exposés de la Région flamande sur le déroulement de l'élargissement du ring. Bruxelles ne peut pas se laisser faire, parce que ce sera au détriment des Bruxellois.

Vlaamse overheid vooral ten behoeve van de infrastructuur in Vlaams-Brabant in het leven heeft geroepen. Vandaag legt De Werkvennootschap allerlei administratieve contacten, zowel bilateraal als in georganiseerde werkgroepen, per zone, meer bepaald in Wemmel, Vilvoorde en Zaventem. Tijdens deze contactmomenten wordt er informatie over lopende en geplande projecten meegedeeld en wordt ervoor gezorgd dat de informatie die in het verkeersmodel gebruikt wordt, overeenstemt met de gegevens die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruikt in zijn gewestelijke model. Er is hierbij geen sprake van onderhandelingen of van ambtenaren die een mandaat krijgen om akkoorden te sluiten met De Werkvennootschap.

Het uitgangspunt van de Brusselse regering bij alle gesprekken is dat de oplossing erop gericht moet zijn om minder auto's in onze stad te ontvangen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Tot mijn teleurstelling stel ik vast dat er nog geen memorandum van overeenstemming is en ik vrees dat het er nooit zal komen. Het heeft immers geen zin meer. Vlaanderen heeft zijn beslissing genomen en werkt gewoon voort. Het is bezig met de opmetingen en het ontmoeten van de gemeenten, met inbegrip van de Brusselse gemeenten. De Brusselse administratie is daar wel bij aanwezig, maar zoals u net bevestigde, zonder mandaat. Dat betekent dat we in feite passief toekijken.

Net als u wil ook ik minder auto's in Brussel, maar op dit moment stelt de Brusselse regering zich zo passief op dat we de verbreding van de Ring in feite aan Vlaanderen overlaten en dat het, op het moment dat we toch willen reageren, al te laat zal zijn.

Ik verzoek u dan ook met aandrang om bij Vlaanderen met de vuist op tafel te slaan, want momenteel gaat het Vlaams Gewest gewoon zijn gang zonder rekening te houden met wat Brussel wil. Het gewest gaat daarbij zeer discreet te werk, weg van de schijnwerpers van de pers en iedereen die er ruchtbaarheid aan zou kunnen geven. Ondertussen doet het wel voort en was er al meermaals overleg met Brusselse gemeenten. Daarbij gaat het niet om onderhandelen over hoe

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "le recrutement de nouveaux agents de sécurité pour le métro".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

concernant "l'engagement d'agents de sécurité de la STIB et les critères de répartition dans les stations de métro".

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *La STIB a annoncé récemment le recrutement de 107 agents de sécurité et de 15 personnes chargées de leur encadrement, qui se posteront à des endroits relativement fixes dans le métro. La Région débourse 8 millions d'euros à cet effet. La STIB dispose désormais de 320 agents*

Brussel er beter van wordt, maar komt het Vlaams Gewest eenzijdig vertellen hoe de verbreding van de Ring zal verlopen. Dat mag Brussel niet zomaar over zich heen laten gaan, want dat zal ten nadele zijn van de Brusselaars.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de aanwerving van nieuw veiligheidspersoneel voor de metro".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

betreffende "de aanwerving van veiligheidsagenten bij de MIVB en de criteria voor de verdeling in de metrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Onlangs werd aangekondigd dat de MIVB 107 veiligheidsmedewerkers en 15 omkaderingspersoneelsleden aanwerft. De Brusselse regering trekt daarvoor 8 miljoen euro uit. Die personen zullen worden ingezet in de metrostations en krijgen daar min of meer een vaste stek, zodat de bezoekers van het

chargés d'assurer la sécurité.

J'apprécie ces efforts visant à renforcer la sécurité dans le métro. J'insiste d'ailleurs depuis des années sur cette nécessité. Je souhaiterais néanmoins avoir des précisions sur ce dispositif.

Ainsi, la question de la compétence reste centrale. Au lieu de consacrer des moyens à renforcer la présence policière dans les transports publics, des agents sont assignés à une fonction de surveillance. Les usagers ne comprennent pas quelles sont les compétences de ces personnes, certainement par rapport aux agents de prévention, présents dans les mêmes stations. De plus, lors de la présentation à la presse, il s'est avéré que ces nouveaux agents feront également office de point de contact, ce qui est la tâche principale des agents de prévention.

Nous avons par ailleurs peu de détails sur la nécessaire interaction avec la police locale et celle des chemins de fer. Qui s'occupe de la coordination ? Il serait utile de se pencher sur la question pour identifier les points faibles et les lacunes de la coordination et l'améliorer.

La formation de ces personnes, organisée en collaboration avec Actiris, Bruxelles Formation et le Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB), est-elle destinée spécifiquement à des futurs agents de sécurité de la STIB ou a-t-elle une portée plus générale, à faire valoir également dans le secteur privé ?

Étant donné qu'ils seront chargés de devenir des visages familiers pour les usagers, ces agents devront être capables de s'exprimer en français, en néerlandais, et de préférence aussi en anglais. La formation comporte-t-elle un volet linguistique ?

L'engagement de ces 107 agents de sécurité induit-il que la Région ne compte plus sur la présence des agents de la police des chemins de fer dans le métro ? Comment se passe la collaboration avec la police locale, la police des chemins de fer et les services de sécurité de la STIB ? Par qui est-elle coordonnée ?

Comment garantir aux usagers néerlandophones qu'ils pourront s'adresser dans leur langue aux agents de sécurité de la STIB ?

metrostation met hen vertrouwd raken. Met die nieuwe lichting erbij zou de MIVB voor haar veiligheidsdiensten voortaan over 320 personen beschikken.

Ik juich de inspanningen om de veiligheid in het metronetwerk op te voeren, sterk toe. Ik hamer daar al jaren op. Toch heb ik vragen bij de invulling ervan.

Eerst en vooral blijft er de kwestie van de bevoegdheid. In plaats van middelen uit te trekken om de effectieve politieaanwezigheid in en op het openbaar vervoer te verhogen, worden er nu mensen met een Vigilis-erkennung aangesteld. Het is voor de meeste metrogebruikers nog steeds onduidelijk welke bevoegdheden die personen precies hebben, zeker in vergelijking met de preventiemedewerkers van de MIVB in dezelfde stations. Bovendien werd tijdens de voorstelling gesteld dat de nieuwe veiligheidsmedewerkers een iets ruimere rol zouden krijgen en dat ze ook als aanspreekpunt zouden fungeren, wat dan weer de hoofdtaak van de preventiemedewerkers is. De onduidelijkheid wordt daarmee gevoed.

We hebben ook zeer weinig informatie over de noodzakelijke wisselwerking met de lokale politiediensten of de spoorwegpolitie. Wie neemt de coördinatie op zich? Ik denk dat het nuttig is om dat aspect nader onder de loep te nemen. Zo kunt u nagaan waar er lacunes in de samenwerking zitten en waar het nog beter kan.

Een ander aspect is hun opleiding, waarvoor Actiris, Bruxelles Formation, de VDAB en de MIVB een intensief traject uitwerken.

Het gaat dus eveneens om een tewerkstellings-project als om de verbetering van de veiligheid op het Brusselse openbaar vervoer. Het is echter niet duidelijk in welke zin het over doorstromings-trajecten gaat. Wordt er verwacht dat die personen op termijn doorstromen binnen de MIVB of naar de privésector?

Hoe zit het met hun talenkennis? Als ze een vertrouwd gezicht in de Brusselse metro moeten worden, moeten ze op zijn minst behoorlijk Frans en Nederlands kunnen spreken en bij voorkeur ook wat Engels. Kunnen ze bijscholing volgen om hun talenkennis op te krikken?

Moeten we uit de aanwerving van 107 veiligheidsmedewerkers afleiden dat het gewest bij de federale regering niet langer aanstuurt op meer spoorwegpolitie voor de metro? Hebt u de samenwerking tussen de lokale politiezones, de spoorwegpolitie en de veiligheidsdiensten van de MIVB geëvalueerd? Zo ja, wat waren de conclusies? Zo niet, wat zijn de grootste problemen binnen de samenwerking? Hoe verloopt de coördinatie op het terrein? Wie neemt de leiding?

Wat houdt de opleiding van de veiligheidsmedewerkers in? Is de doorstroming naar andere functies binnen de MIVB of naar de privésector een van de doelstellingen van de opleiding en de aanwervingen?

Hoe wordt gegarandeerd dat ook Nederlandstalige reizigers in het openbaar vervoer in hun taal bij het MIVB-veiligheidspersoneel terechtkunnen?

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel pour sa question orale jointe.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le 31 août dernier, nous avons appris que la STIB avait renforcé ses équipes de sécurité avec la formation et l'engagement de 107 agents. L'effectif de la STIB dédié à la sécurité serait donc de 320 agents, auxquels s'ajoutent 260 agents multimodaux qui informent les passagers en cas de besoin.

Des agents de sécurité de la STIB sont déjà présents dans certaines stations de métro, mais pas dans d'autres, ce qui ne fait que déplacer la petite criminalité d'une station à l'autre. En effet, selon mes informations, la STIB a décidé de déployer des agents de sécurité dans neuf stations de métro.

Quelles sont les stations de métro concernées par le déploiement des nouveaux agents de sécurité ? Quels sont les critères retenus pour ce déploiement ?

La STIB se concerte-t-elle avec les zones de police afin d'identifier les stations de métro les plus problématiques en matière de figures criminelles ? Dans l'affirmative, quelles zones ont-elles été consultées ?

Sur les 107 agents annoncés, combien sont-ils effectivement déployés aujourd'hui ? Quelle est la

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Op 31 augustus vernamen we dat de MIVB 107 nieuwe veiligheidsbeambten in dienst had genomen. Alles bij elkaar zijn er nu zo'n 320. Zo nodig kunnen ze nog worden versterkt met 260 multi-inzetbare beambten.*

Voor zover ik weet zijn de veiligheidsbeambten aanwezig in een negental metrostations, waardoor de kleine criminaliteit zich gewoon verplaatst naar een ander station zonder veiligheidsbeambten. In welke stations zijn veiligheidsbeambten actief? Op basis van welke criteria zijn ze ingedeeld?

Bekijkt de MIVB met de politiezones in welke metrostations de problemen het grootst zijn? Welke politiezones werden daarvoor geraadpleegd?

Hoeveel van de 107 beambten worden vandaag al ingezet? Hoeveel van de veiligheidsbeambten werken voor een privébedrijf en hoeveel rechtstreeks voor de MIVB? Hoeveel kost de rekrutering? Om hoeveel mannen en vrouwen gaat het?

part d'agents de sécurité appartenant à une entreprise privée d'une part, et au cadre organique de la STIB d'autre part ? Quel est le coût de ces engagements ? Quelle est la part de femmes et d'hommes parmi ces agents de sécurité ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le gouvernement bruxellois a mis à la disposition de la STIB du personnel supplémentaire dans le cadre de son Plan global de sécurité dans les transports publics.*

La STIB se concerte régulièrement avec les zones de police et la police des chemins de fer. Elle collabore avec les autres opérateurs publics en exercice à Bruxelles à la plate-forme Take Off de la police fédérale, qui analyse les risques dans les transports publics bruxellois. La collaboration avec les zones de police et la police des chemins de fer est bonne.

La sécurité étant une compétence exclusive de police, les agents de sécurité de la STIB interviennent complémentairement aux agents fédéraux et se concentrent principalement sur l'accompagnement des voyageurs, la prévention, la détection et le contrôle des titres de transport. La police fédérale ne réduira donc pas sa présence, même si des rumeurs inquiétantes me parviennent, selon lesquelles M. Jambon aurait transféré des agents vers l'aéroport de Zaventem.

La formation organisée par la STIB comprend des cours de langue intensifs en français et en néerlandais, ainsi qu'une formation d'agent de sécurité et d'agent de surveillance, une initiation aux procédures et aux compétences spécifiques à la STIB et une immersion linguistique sur le lieu de travail, afin de renforcer le bilinguisme des agents.

La STIB engage des demandeurs d'emploi avec un contrat à durée indéterminée, pour autant qu'ils aient réussi les examens à l'issue de chacune des formations et obtenu un diplôme de bilinguisme de niveau A2. Ils doivent en outre être assermentés par le ministère, disposer de la carte ministérielle nécessaire pour exercer la fonction d'agent de sécurité et avoir un casier judiciaire vierge.

Le 18 septembre, 21 des 107 nouveaux agents de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De Brusselse regering heeft aan de MIVB extra personeel ter beschikking gesteld om het Globaal Plan dat opgesteld werd door de regering en gewijd is aan de veiligheid bij het openbaar vervoer, te kunnen uitvoeren.

De MIVB neemt zeer regelmatig deel aan vergaderingen met de zes politiezones en de spoorwegpolitie. De openbaarvervoersmaatschappij maakt ook deel uit van het platform Take Off, dat geleid wordt door het directiecomité van de federale politie en dat de risico's bij het openbaar vervoer op het Brussels grondgebied analyseert. Van dat platform maken ook de andere Brusselse openbaarvervoersmaatschappijen en Brussel Preventie en Veiligheid deel uit. De samenwerking met zowel de spoorwegpolitie, als de politiezones verloopt goed. Bewijs daarvan is de evolutie van het aantal gezamenlijke acties, waarbij uiteraard iedereen opereert binnen zijn bevoegdheden.

Het garanderen van de veiligheid blijft een exclusief politieke bevoegdheid. Het is niet omdat er veiligheidsagenten bij de uitbater van het openbaar vervoer, de MIVB, aan het werk zijn, dat die de veiligheidstaken van de politie overnemen. Ze werken complementair en focussen op de begeleiding van de reizigers, op preventie, detectie en ticketcontrole. Het is dus niet omdat wij personeelsleden aanwerven, dat de federale politie haar werk zou moeten verminderen, ook al horen we daar zeer verontrustende geruchten over. Er zijn namelijk federale politieagenten naar de luchthaven van Zaventem overgeplaatst, maar dat zou op aansturen van federaal minister Jambon gebeurd zijn.

De opleiding van de 107 veiligheidsmedewerkers bestaat uit een intensieve taalopleiding van 320 uur voor Frans of Nederlands, met als doel het behalen van niveau A2. De opleiding tot bewakingsagent omvat 127 uur, de opleiding tot veiligheidsagent 40 uur en de opleiding in de specifieke procedures

sécurité étaient entrés en service. Les autres remplaceront progressivement les agents de sécurité privés actuellement en place. Nous examinons comment transformer les agents privés en agents de la STIB.

Ces 107 équivalents temps plein (ETP) représentent un coût annuel d'environ 5,9 millions d'euros, montant auquel il faut ajouter celui des 15 personnes chargées de l'encadrement et les coûts liés au matériel et à l'infrastructure. Au total, le coût annuel pour 2017 devrait être de 8.153.000 euros. Quelque 5% des agents de sécurité sont des femmes.

La STIB a établi une classification croisée des stations de métro sur la base du caractère critique de son infrastructure, du nombre d'agressions physiques sur le personnel et des tiers, et du nombre de visiteurs. Cet outil sera actualisé chaque année et le dispositif adapté en fonction des besoins.

Les agents seront affectés à des stations de métro fixes, afin de familiariser les usagers à leur présence et à affiner leur connaissance de la station dont ils ont la charge.

en bevoegdheden van de MIVB 370 uur. Een taalbad dat aangepast is aan de situaties op de werkvlakken om het niveau van de tweetaligheid te verbeteren omvat 100 uur.

De MIVB neemt de werkzoekenden aan met een contract van onbepaalde duur als ze gelijktijdig aan de volgende voorwaarden voldoen: alle opleidingen succesvol hebben afgerond, het tweetaligheidsniveau A2 behaald hebben, beëdigd zijn door het ministerie, beschikken over de ministeriële kaart om de functie van veiligheidsagent uit te oefenen en een blanco uittreksel uit het strafregister kunnen voorleggen.

Op 18 september 2017 waren 21 van de 107 nieuwe MIVB-veiligheidsagenten in dienst. De andere zijn dat ook, maar dat zijn privébewakingsagenten, die geleidelijk door eigen MIVB-agenten worden vervangen. Momenteel bekijken we hoe we de privéagenten via de procedures kunnen omscholen tot MIVB-agenten.

De 107 voltijdse equivalenten (VTE) vertegenwoordigen een jaarlijkse kost van afgerond 5,9 miljoen euro. Daarnaast zijn er ook vijftien medewerkers aangetrokken voor de omkadering. Er zijn ook nog de aanverwante kosten, zoals de inrichting van de lokalen, de werkinstrumenten, zoals het all-round semi-cellular trunking radio communication system with integrated dispatching (ASTRID), uniformen, tablets, handboeken, intelligente opbergkasten enzovoort. Die extra kost zal voor 2017 ongeveer 8,15 miljoen euro bedragen.

Het aantal vrouwen bij de MIVB-veiligheidsdienst bedraagt 5%.

De MIVB heeft met verschillende externe en interne actoren van de MIVB en de federale metropolië, een cross-classificatie van de metrostations opgemaakt op grond van het kritische karakter van de infrastructuur, het aantal fysieke daden van agressie tegen zowel personeel en derden en het bezoekersaantal. Die zal elk jaar geactualiseerd worden, zodat de agenten ingezet worden waar dit het meest nodig is.

Om de veiligheid te verhogen heb ik aan de MIVB uitdrukkelijk gevraagd om de veiligheidsagenten toe te wijzen aan een vast station, zodat de klanten hen herkennen en omgekeerd. Een vaste werkplek

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *J'apprécie le fait que ces nouveaux agents s'intègrent dans une logique de complémentarité et que la présence des agents fédéraux n'est pas réduite.*

La formation me paraît également étoffée. Cependant, il ne faudrait pas qu'après celle-ci, les candidats quittent la STIB pour le privé.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Ce risque me paraît faible.*

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Je l'espère. Affecter les agents à des endroits fixes me paraît également judicieux, tant pour les usagers, qui pourront se familiariser à leur présence, que pour les agents eux-mêmes, quant à une bonne connaissance des lieux.*

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'entends que la STIB a déployé 320 agents de sécurité et 260 agents multimodaux chargés d'assurer le contrôle social - dont la présence contribue à renforcer le sentiment de sécurité -, auxquels s'ajoutent 107 nouveaux agents de sécurité. Cela fait un total de 687 agents. Je suppose que ces agents ont un profil de fonction spécifique et qu'ils sont conscients des tâches qui leur incombent.

Leur présence dans les stations est certes importante, mais ma question portait sur les stations de métro concernées par le déploiement des nouveaux agents de sécurité en dehors des neuf stations qui en bénéficient déjà. Je me demandais également si la différence serait perceptible après ces arrivées successives.

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

in een station is interessanter dan voortdurend wisselen.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik ben blij dat de nieuwe agenten complementair zijn en dat de federale politie haar werk niet zal minderen, want daar bestond verwarring over.

De opleiding ziet er heel degelijk uit. Ik hoop dan ook dat de kandidaten ook na hun opleiding bij de MIVB blijven en niet naar privéfirma's zullen vertrekken.

De heer Pascal Smet, minister.- Volgens mij is die kans heel klein.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik hoop het.

Voorts lijkt het me inderdaad een goed idee om het personeel een vaste zone toe te wijzen: dat verhoogt de herkenbaarheid voor de reizigers en voor de agenten is het veel gemakkelijker om de situatie ter plaatse goed in te schatten.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *In het totaal zijn er dus 687 veiligheidsmedewerkers, namelijk 320 plus 260 plus 107. Ik neem aan dat ze een specifiek functieprofiel hebben en weten wat ze moeten doen.*

Hun aanwezigheid is belangrijk, maar mijn vraag ging specifiek over de metrostations waar de nieuwe medewerkers worden ingezet, los van de negen stations waar al bewaking was. Ik vraag me ook af er na de opeenvolgende rekruteringsgolven verschil merkbaar zal zijn.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Avec un renforcement du cadre de 122 nouveaux agents, la différence sera certainement perceptible. Il faudrait par ailleurs que des policiers fédéraux soient déployés parallèlement. Leurs cadres doivent être comblés. Pour cela, vous devriez demander à vos collègues au niveau fédéral de déployer aussi des agents fédéraux dans le métro. Il n'y en a pas suffisamment pour l'instant.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vos prérogatives consistent à engager au niveau de la STIB des agents chargés d'exercer eux-mêmes le contrôle social et d'assurer par leur présence un rôle primordial en termes de sécurité.

Je reviendrai sur le sujet en déposant une question écrite sur les profils de fonction.

M. Pascal Smet, ministre.- Adressez-vous au gouvernement fédéral.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voudrais aussi en savoir plus sur les lieux où ces nouveaux agents ont été affectés. J'ai appris que neuf stations en bénéficieraient, mais je ne vous ai pas entendu sur ce point dans votre réponse.

Je ne manquerai pas de redemander davantage de détails.

- Les incidents sont clos.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME NADIA EL YOUSFI

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

concernant "les propos racistes et menaçants tenus par un employé de la STIB à l'encontre d'une utilisatrice des transports en commun".

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Met 122 nieuwe medewerkers zal het verschil duidelijk merkbaar zijn. Er zouden trouwens ook mensen van de federale politie moeten worden ingezet. Die moet ook worden versterkt, maar daarvoor moet u zich tot uw federale collega's richten, want momenteel zijn er onvoldoende politiemensen in de metro.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- U bent bevoegd om MIVB-medewerkers in dienst te nemen die sociale controle uitvoeren en door hun aanwezigheid een belangrijke veiligheidsrol spelen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Richt u zich tot de federale regering.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik wilde ook van u horen waar de nieuwe medewerkers worden ingezet, maar die vraag hebt u niet beantwoord. Ik kom er zeker nog op terug.

- De incidenten zijn gesloten.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

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

betreffende "de racistische en dreigende uitspraken van een MIVB-medewerker tegen een gebruiker van het openbaar vervoer".

Mme la présidente.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- Le lundi 3 juillet 2017, après avoir été victime de propos racistes de la part d'un chauffeur de la STIB sur la ligne de tram 3, à hauteur de l'arrêt Esplanade, une jeune femme a décidé de porter plainte auprès de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles.

À la suite d'une altercation en fin d'après-midi, la jeune femme a rapporté que le chauffeur de la STIB avait utilisé des propos racistes en s'adressant à elle, la traitant de "sale nègresse". Il n'a pas hésité à la menacer d'appeler les policiers "afin qu'ils la renvoient dans son pays", si elle ne se décidait pas à descendre de son tram.

Le chapitre II de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 décembre 2007 relatif aux interdictions établies dans l'utilisation des transports en commun stipule clairement en son article 3, 19° d) qu'il est interdit d'avoir "des propos ou actes offensants, immoraux ou menaçants", ce qui sous-entend, avoir des propos offensants envers les employés de la STIB ou les usagers de la STIB, sous peine de sanctions. Il s'agit cependant de règles à l'intention des usagers, et non des agents.

De plus, cette année, le contrat de gestion établi entre la STIB et son autorité de tutelle, la Région de Bruxelles-Capitale, met l'accent sur l'instauration d'une dimension de responsabilité sociétale de l'entreprise. L'un des objectifs majeurs de celle-ci traite de la sécurité des voyageurs et du personnel, qui constitue une priorité et fait donc partie des enjeux sociaux de la société de transport en commun.

Monsieur le ministre, après avoir pris connaissance de ces différents éléments, qui portent préjudice tant aux valeurs éthiques défendues par la STIB qu'à celles visées dans la convention signée avec l'autorité de tutelle, je voudrais vous poser les questions suivantes.

Quelles sont les sanctions prévues en cas de dérapage raciste caractérisé ? Y a-t-il des sanctions immédiates ou les agents ne sont-ils sanctionnés qu'en cas de récidive ?

De telles situations sont-elles fréquentes ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) (in het Frans).- *Een jonge vrouw diende op 3 juli 2017 een klacht in nadat een bestuurder van de MIVB zich tegenover haar racistisch had uitgelaten.*

Na een woordenwisseling in de late namiddag meldde de vrouw dat de bestuurder haar racistisch had toegesproken en haar een vuile negerin noemde. Hij dreigde ermee de politie erbij te halen, zodat die haar kon terugsturen naar haar eigen land als ze niet van zijn tram zou stappen.

In hoofdstuk II van het besluit van de Brusselse regering van 13 december 2007 betreffende verboden bij het gebruik van het openbaar vervoer is in artikel 3 duidelijk opgenomen dat het verboden is om zich beleidigend uit te laten of op te stellen tegenover medewerkers of gebruikers van de MIVB. Wie dat toch doet, loopt risico op een sanctie. Dat zijn echter regels voor de gebruikers, niet voor de medewerkers van de maatschappij.

Daarnaast werd dit jaar in het beheerscontract van de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest benadrukt dat de onderneming een maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft. De veiligheid van reizigers en personeel staat daarbij voorop.

Wat zijn de sancties voor uitgesproken racistisch gedrag? Worden medewerkers bij het eerste feit al gestraft, of alleen wanneer ze herhaaldelijk in de fout gaan?

Komen zulke situaties regelmatig voor? Om hoeveel feiten gaat het gemiddeld?

Bestuurders van trams of bussen staan in Brussel onder zware druk. Krijgen zij opleidingen om zich te leren beheersen of met conflicten om te gaan? Zo ja, komen tijdens de opleiding dan ook hun plichten aan bod?

Combien en relève-t-on en moyenne ?

Sans bien entendu vouloir minimiser la gravité de cet incident, on sait que conducteur de transport en commun est un métier stressant dans une ville-région comme la nôtre. Les agents reçoivent-ils des formations au self-control ou à la gestion des conflits ? Le cas échéant, comprennent-elles un volet sur leurs obligations, notamment celles prévues à l'article 3, 19 (d) précité ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB a été informée de l'incident, l'altercation ayant fait l'objet de rapports internes. En pareil cas, une enquête interne est menée et le collaborateur, s'il peut être identifié, est auditionné. Après avoir réuni l'ensemble des éléments disponibles, et au vu de ce qui peut être constaté, la STIB décide alors de la suite à donner. Il est tenu compte des éléments de fait propres à chaque dossier pour déterminer l'opportunité et le degré de la sanction.

Les situations dans lesquelles des dérapages racistes de la part de collaborateurs de la STIB sont évoqués, tels que ceux cités dans la question de Mme El Yousfi, sont plutôt exceptionnelles.

En cas d'incident avec un voyageur, des consignes internes existent et les conducteurs en sont informés lors de leur formation. De même, la formation à la conduite contient un volet dédié à la gestion de conflits, qui est dispensé à chaque nouveau collaborateur.

De manière générale, tous les collaborateurs sont tenus de respecter le règlement de travail interne et le code d'éthique et de déontologie, qui prônent le respect de la multiculturalité et de la diversité et qui condamnent les faits allant à l'encontre de ces principes.

Une enquête pénale étant en cours, je ne peux vous donner plus de détails sur cette affaire.

Mme la présidente.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- J'entends qu'une enquête pénale est en cours et que le ministre ne peut s'exprimer davantage.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB is op de hoogte van het incident, want er werd een intern verslag van de woordenwisseling opgemaakt. In zo'n geval volgt er een intern onderzoek en wordt de medewerker gehoord, als hij tenminste kan worden geïdentificeerd. Op basis van de informatie waarover ze beschikt, beslist de MIVB vervolgens welk gevolg ze aan de zaak geeft. Ze houdt daarbij rekening met de specifieke elementen uit het dossier om een sanctie te bepalen.*

Racistische ontsporingen zoals in de situatie die mevrouw El Yousfi beschrijft zijn eerder zeldzaam.

De MIVB heeft interne richtlijnen voor incidenten met reizigers. De bestuurders krijgen daar tijdens hun opleiding informatie over. Alle nieuwe medewerkers krijgen bovendien een opleiding conflictbeheersing.

In het algemeen moeten alle MIVB-medewerkers het interne arbeidsreglement en de ethische en deontologische code naleven. Daarin staat respect voor multicultureliteit en diversiteit voorop.

Er loopt een strafrechtelijk onderzoek naar het voorval dat u aanhaalde, dus daarover kan ik niet verder in detail gaan.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) (in het Frans).- *Ik begrijp dat u in het kader van het onderzoek niet meer over de zaak kunt zeggen.*

Il importe de rester attentif à ce genre de comportement. Nous savons que les chauffeurs exercent un métier stressant et qu'ils sont parfois victimes de violences. Pour autant, il faut que le respect soit mutuel entre usagers et chauffeurs. Nous devons être intransigeants et faire en sorte que nos services publics soient exemplaires dans ce domaine.

- *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 "l'équipe d'intervention pour les tunnels".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *En septembre 2016, vous avez annoncé que vous créeriez une équipe d'intervention qui évacuerait rapidement les véhicules en panne des tunnels pour éviter les embouteillages, ce qui a été accueilli avec beaucoup d'enthousiasme.*

Le marché pour la création d'une équipe d'intervention a-t-il été attribué ? À qui ? Pour quel budget ? Quand l'équipe sera-t-elle opérationnelle ?

Pouvez-vous expliquer la manière dont l'attribution du marché s'est déroulée ? Combien de candidats ont répondu à l'appel d'offres ?

Pouvez-vous expliciter le fonctionnement de l'équipe ?

Si le marché n'est pas encore attribué, pourquoi ? Quand sera-t-il attribué ? Avez-vous lancé l'appel d'offres ?

We moeten waakzaam blijven voor dergelijk gedrag. De bestuurders staan onder druk en worden soms zelf het slachtoffer van geweld. Bestuurders en reizigers moeten respect hebben voor elkaar. De Brusselse openbare diensten moeten op dat vlak een voorbeeldfunctie krijgen.

- *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 interventieteam voor de tunnels".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- In september 2016 kondigde u aan dat u een interventieteam zou oprichten, dat defecte voertuigen snel uit tunnels moet weghalen, om zo langdurige verkeershinder te voorkomen. Tot nu toe moet daarvoor nog steeds de politie ter plaatse komen. Die heeft echter heel vaak andere dringendere zaken af te handelen, met als gevolg dat de verkeershinder langer dan nodig aanhoudt.

Het interventieteam, waarover bij de aankondiging veel enthousiasme bestond, zou opgericht worden via een openbare aanbesteding, die voorzien is in het meerjareninvesteringsprogramma voor de renovatie van de tunnels. U verklaarde dat het team in 2017 nog aan de slag zou kunnen.

Toen ik u voor het zomerreces vroeg naar een stand van zaken antwoordde u dat de openbare aanbesteding nog niet was bekendgemaakt, maar dat de opdracht tijdens de zomer zou worden gegund. Het interventieteam zou instaan voor de

veiligheid van de weggebruikers, voor de berijdbaarheid en de goede staat van de openbare weg en voor een snellere dienstverlening.

De tunnels zijn zeer belangrijk voor een vlotte mobiliteit in Brussel. Er gaat echter zelden een week voorbij zonder dat er een incident in een van de tunnels plaatsvindt.

Werd de opdracht voor de oprichting van een interventieteam ondertussen toegekend? Aan wie? Voor welk budget? Wanneer kan het team starten?

Kunt u toelichten hoe het gunningsproces verlopen is? Hoeveel kandidaten tekenden in op de openbare aanbesteding?

Kunt u meer uitleg geven over de werking van het team?

Mocht de opdracht alsnog niet zijn toegekend, waarom is dat dan nog niet gebeurd? Wanneer zal dat dan wel gebeuren? Hebt u op z'n minst al de oproep gedaan?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le marché public n'a pas encore été attribué parce qu'il était basé sur l'ancienne législation. Il fallait d'abord l'adapter à la nouvelle législation entrée en vigueur cet été. L'appel d'offres sera publié cette année et j'espère que nous pourrons attribuer le marché l'année prochaine.*

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Votre réponse est claire et ce retard est regrettable.*

J'espère que nous pourrons rapidement disposer d'une équipe d'intervention car elle permettra une meilleure mobilité.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De openbare aanbesteding is nog niet gegund, want ze was gebaseerd op oude wetgeving. Daarom moest er eerst een aangepaste versie opgesteld worden op basis van de nieuwe wetgeving, die in de zomer van kracht geworden is. De aanbesteding zal later dit jaar gepubliceerd worden. Ik hoop dat we het volgend jaar, na analyse van de offertes, de opdracht kunnen toewijzen zodat het interventieteam operationeel kan worden.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat is een kort en duidelijk antwoord. Het is natuurlijk jammer dat er vertraging opgelopen is. In het licht van het enthousiasme dat het interventieteam bij velen in deze commissie en daarbuiten heeft opgewekt, ga ik ervan uit dat het gevuld zal worden.

Ik hoop alleszins dat we heel snel werk kunnen maken van een interventieteam, want het betekent

- *L'incident est clos.*

een hele stap vooruit voor de mobiliteit.

- *Het incident is gesloten.*

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 sondage en ligne sur le réaménagement de la Petite Ceinture".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *La Petite ceinture va subir d'importantes modifications au cours des prochaines années. Le tronçon entre la place Louise et la porte de Namur sera ainsi complètement réaménagé, afin d'assurer une meilleure liaison entre la ville de Bruxelles et Ixelles tout en faisant la part belle aux piétons et aux cyclistes.*

Ce réaménagement a fait l'objet d'une première consultation publique en 2015, dont les conclusions ont été traduites dans un projet. Une nouvelle consultation des habitants et des commerçants devait permettre de poursuivre l'élaboration du projet.

Elle a pris la forme d'un sondage en ligne avec des questions concernant, entre autres, un espace public de qualité, la sécurité des cyclistes ou les possibilités de parking. Une vue claire des désiderata des habitants et des usagers est cruciale dans le cadre d'un réaménagement de cette ampleur. Le sondage s'est clôturé le 4 septembre.

Qui a rédigé les questions du sondage en ligne ? Qui en traitera les résultats ?

Quelles sont les garanties de la prise en compte par le sondage d'un échantillon représentatif des

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 "de online bevraging over de heraanleg van de Kleine Ring".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De Kleine Ring ondergaat de komende jaren een aantal ingrijpende wijzigingen. Onder meer het stuk van het Louizaplein tot de Naamsepoort wordt volledig heraangelegd. Vandaag wordt de omgeving van de Gulden Vlieslaan en de Waterloolaan gedomineerd door auto's. Op het breedste punt zijn er zelfs negen rijstroken. De hele zone vormt een aanzienlijke breuk tussen de stad Brussel en Elsene. Dat zal grondig veranderen. Na de werkzaamheden moeten de omliggende wijken beter met elkaar verbonden zijn, met veel meer aandacht voor voetgangers en fietsers.

In 2015 werd de buurt al een eerste keer geraadpleegd over een heraanleg. Die reacties werden verwerkt in een ontwerp. Om dit ontwerp verder uit te werken, is er nu een nieuwe consultatieronde met handelaars en bewoners opgezet. Via een online bevraging kan iedereen laten weten wat hij of zij belangrijk vindt voor dat stuk van de Kleine Ring.

De online bevraging peilt onder meer naar wat voor bewoners of gebruikers van de wijk een kwalitatief hoogstaande open ruimte is. Moet er meer groen komen of is er nood aan meer waterpartijen? Fietsers kunnen dan weer meedelen of ze zich veilig voelen langs de Kleine Ring.

habitants et usagers du quartier ?

Le caractère scientifique de certaines questions laisse à désirer, par exemple cette question adressée aux cyclistes : "Estimez-vous la présence de la voiture dérangeante pour vos déplacements à vélo ?".

Je me demande comment sont traitées les réponses à de telles questions.

Quel sera le poids des résultats du sondage en ligne sur une éventuelle modification du projet ?

Pouvez-vous nous éclairer quant aux autres initiatives de participation citoyenne qui ont été menées ? Comment les résultats de celles-ci seront-ils traités ?

Automobilisten kunnen hun mening geven over het verkeer en over de parkeerplaatsen in de buurt. De online bevraging liep tot 4 september.

Een goed inzicht in de wensen van bewoners en weggebruikers bij een heraanleg van zo'n omvang is bijzonder belangrijk. Het vergroot de kans op succes van de werken. Ik vind deze online bevraging alleszins een goed idee.

Wie heeft de vragen van de online enquête opgesteld? Wie zal de resultaten verwerken?

Hoe wordt ervoor gezorgd dat er wordt gewerkt met een representatieve steekproef van omwonenden, van wie er werkt en van wie er gewoon langskomt? Op een van de inleidende vragen van de vragenlijst kun je enkel antwoorden of je er woont dan wel werkt. Wat dan bijvoorbeeld met senioren die van deze zone wel gebruikmaken, maar er niet wonen of werken? Zal hun stem wel gehoord worden?

Ik ben wel geen expert in de materie, maar ik twijfel toch enigszins aan de wetenschappelijkheid van enkele vragen. De volgende twee voorbeelden uit de vragenlijst lijken me sturend en alleszins eerder vreemd. Aan fietsers wordt gevraagd: "Vindt u de aanwezigheid van de auto storend voor uw verplaatsingen per fiets?" Het antwoord laat zich gemakkelijk raden. Aan automobilisten vraagt men dan weer: "Welke zijn de problemen met vlot verkeer op de Kleine Ring of omgeving, die u ertoe aanzetten om de kleine straten te gebruiken om door de wijk te rijden?"

Ik vraag me af hoe de antwoorden op dergelijke vragen verwerkt worden.

Welk gewicht zullen de resultaten van de online bevraging hebben bij de eventuele aanpassing van het ontwerp?

Kunt u de overige consultatie-initiatieven met burgers en handelaars toelichten? Hoe zullen die resultaten verwerkt worden?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le consortium en charge du projet et de son exécution*

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het consortium dat belast is met het ontwerp, heeft de vragen

a rédigé les questions du sondage en ligne. Dès le début la participation était un critère important auquel une attention particulière devait être accordée.

Le consortium choisi est composé de POLO Architects, Atelier Bruno Fortier, Arcadis, City Tools et Createlli, une équipe multidisciplinaire composée d'urbanistes, de sociologues, d'architectes, d'ingénieurs et de spécialistes en communication.

L'idée d'un sondage en ligne, en plus d'une participation classique et d'une procédure de consultation, est venue de l'équipe elle-même. Cette idée est intéressante, parce qu'elle offre la possibilité d'interroger des personnes qui fréquentent la zone du projet, mais ne sont pas atteintes par les procédures classiques de participation.

Les questions ont été élaborées par l'équipe du projet, Bruxelles Mobilité et mes collaborateurs, qui se sont inspirés des thèmes dégagés par la première consultation en 2015.

Les différents questionnaires contiennent une centaine de questions en fonction du lien des participants avec le quartier et de leur mode de déplacement.

La description de la personne interrogée, en début de questionnaire, permet de classer les réponses en fonction de ce lien et du mode de déplacement et d'effectuer une analyse précise des réponses en évitant la sous-représentation ou la surreprésentation d'un groupe particulier.

Vous suggérez que certaines questions seraient tendancieuses ou peu scientifiques. Ces questions n'ont pas pour objectif de mesurer des pourcentages précis mais de récolter les suggestions de réaménagement des participants.

Les résultats de l'enquête seront analysés en même temps que ceux des diverses rencontres bilatérales avec les acteurs du quartier et ceux du groupe de travail avec les mêmes acteurs de terrain, qui s'est réuni le 14 septembre.

La méthode d'analyse est à la fois générale et spécifique, suivant le groupe cible. Cette large consultation sera coulée dans un rapport, qui sera

uitgewerkt. Bij de beschrijving van de opdracht werd naast het ontwerp zelf en de uitvoering ook een belangrijk deel rond participatie toegevoegd. Het was immers van bij het begin de bedoeling om de omwonenden en alle betrokkenen intensief bij het ontwerp te betrekken. Dat was overigens ook een van de gunningscriteria waaraan het ontwerpteam moest voldoen.

De keuze viel op een consortium dat bestaat uit POLO Architects, Atelier Bruno Fortier, Arcadis, City Tools en Createlli, een multidisciplinair team waarvan stedenbouwkundigen, sociologen, architecten, ingenieurs en communicatie-specialisten deel uitmaken.

Het idee om, naast een klassieke participatie en consultatieprocedure, te werken met een online enquête, komt van het ontwerpteam zelf. Het is een heel interessante manier van werken, want ze biedt de mogelijkheid om vragen te stellen aan mensen die wel in de projectzone komen, maar niet via de klassieke inspraakprocedures bereikt worden.

Het ontwerpteam, Brussel Mobiliteit en mijn medewerkers hebben samen de vragen opgesteld. Ze haalden daarvoor inspiratie bij de thema's die naar voren kwamen bij de eerste raadpleging in 2015.

De vragenlijsten bestaan uit een honderdtal vragen. De deelnemers kregen vragen voorgelegd op basis van hun band met de wijk. Als een persoon bijvoorbeeld met de auto of de fiets naar de wijk komt, krijgt hij vragen in verband met die vervoerswijze.

De eerste vraag is of men in het gebied woont, de tweede of men er werkt, de derde welke band men met de wijk heeft. Daarna volgen er vragen over de vervoerswijze.

Ook wie niet in de wijk woont of werkt, kan de vragenlijst invullen. De omschrijving van de respondent aan het begin van de vragenlijst maakt het mogelijk om alleen de antwoorden van bijvoorbeeld autobestuurders of van gezinnen met kinderen te verwerken. Daardoor wordt een precieze analyse van de antwoorden mogelijk en kunnen onder- of oververtegenwoordigingen van bepaalde groepen worden bijgestuurd.

U suggereert dat bepaalde vragen tendentieus of

ensuite transmis aux auteurs du projet.

Les intérêts et les demandes des différents groupes sont souvent extrêmement divergents. Des choix devront être faits, qui devront privilégier avant tout la qualité urbanistique du projet.

J'ai hâte de voir comment les résultats de l'enquête seront inclus dans le projet, qui sera alors rendu public.

La plateforme web sera régulièrement alimentée d'informations sur l'état d'avancement du projet. Cette phase préliminaire sera suivie de la phase formelle d'enquête publique et de commissions de concertation. Lorsque le chantier aura débuté, les habituelles séances d'information sur l'état des travaux seront organisées.

weinig wetenschappelijk zijn. De bedoeling van de vragenlijst is niet om het precieze percentage deelnemers dat het autoverkeer storend vindt, te achterhalen. Het gaat eerder om inleidende vragen, die suggesties voor de heraanleg moeten opleveren. Daarom wilden we graag antwoorden van kwalitatieve aard ontvangen.

De vraag over het sluipverkeer werd gesteld omdat we in 2015 en gedurende de bilaterale ontmoetingen in 2017 klachten kregen over sluipverkeer door de wijken. Dit werd trouwens bevestigd door nagenoeg de helft van de automobilisten die aan de enquête hebben deelgenomen. Dit is echter een inleidende vraag die andere vragen moet mogelijk maken.

De online enquête is geen opiniepeiling. We beogen geen percentages met cijfers na de komma, maar willen algemene trends achterhalen, en de respondenten de kans bieden om suggesties te doen en commentaar te leveren. De resultaten van de enquête worden geanalyseerd samen met die van de diverse bilaterale ontmoetingen met de wijkactoren en met de resultaten van een workshop met diezelfde wijkactoren die op 14 september plaatsvond.

De analyse gebeurt op algemene basis, maar ook gericht, naargelang de doelgroep. Deze uitgebreide consultatieronde zal in een verslag worden gegoten en aan de ontwerpers worden bezorgd. Ze kunnen dit dan meenemen in de studie over dit project.

De belangen en de vragen van de diverse groepen lopen vaak sterk uiteen. Sommigen verzetten zich tegen een heraanleg op zich. Er moeten keuzes worden gemaakt. Het is belangrijk dat de ontwerpers een project voorstellen dat een ziel, een gezicht heeft. Stedenbouwkundige kwaliteit moet vooropstaan. Dit wordt hoog tijd in een winkelzone die zogenaamd kwalitatief moet zijn, maar vandaag niet meer is dan een ordinaire parking.

Ik kijk samen met u uit naar de resultaten van de enquête om te zien hoe die in het ontwerp verwerkt zijn. Pas dan zal het ontwerp publiek worden voorgesteld.

Het webplatform zal regelmatig worden aangevuld met informatie over de stand van het project. Er komen nog meer infovergaderingen om commentaren te verzamelen. Dit alles is onderdeel

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Qu'en est-il du calendrier ? Les résultats du sondage seront-ils rendus publics ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *L'an prochain. Les résultats se retrouveront dans le dossier, dès que les plans seront prêts.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Les plans devraient donc être prêts dans le courant de l'an prochain ?*

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

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la station Constitution".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Au début de l'été, vous évoquez le rapport final de l'étude

van de voorafgaande fase. Daarna volgt de formele fase van openbaar onderzoek en van overlegcommissies. Zodra de werken opgestart worden, vinden ook de gebruikelijke werf-informatiemomenten plaats.

Dit is het begin van een heel proces, waarvoor het Frans-Belgisch architectenteam de plannen aan het uitwerken is.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Uw antwoord is op een aantal vlakken erg verhelderend. Hebt u enig idee van het tijdschema? Worden de resultaten van de bevraging openbaar gemaakt?

De heer Pascal Smet, minister.- Volgend jaar. Ze komen in het dossier terecht, zodra de plannen klaar zijn.

De heer Paul Delva (CD&V).- De plannen zouden dus in de loop van volgend jaar klaar zijn?

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het station Grondwet".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Aan het begin van de zomer had u het*

d'incidences sur le projet de nouvelle station Constitution, liée au projet du métro Nord, et plus précisément à la transformation du tram Nord-Albert en métro.

La commission de concertation avait, à l'époque, demandé que l'étude d'incidences examine également les effets d'autres solutions et variantes. On connaît les doutes et critiques par rapport au projet de métro en général, et plus particulièrement par rapport à la construction de cette nouvelle station, tant en raison de son coût que de ses impacts, entre autres sur l'avenue de Stalingrad.

Cette nouvelle station, située entre les stations Lemonnier et Gare du Midi, doit théoriquement remplacer la première. De nombreuses voix se sont cependant élevées pour que soit envisagé le maintien de la station Lemonnier, moyennant les aménagements nécessaires.

Êtes-vous en possession de ce rapport final et avez-vous pu en prendre connaissance ? Quelles sont les conclusions et décisions auxquelles vous êtes parvenu ?

De ce rapport final dépendait également le protocole d'accord devant être conclu avec la Ville de Bruxelles, en tenant compte du réaménagement du boulevard Lemonnier et de l'avenue de Stalingrad. Celle-ci, d'après le projet initial, devrait être défigurée par un chantier de plusieurs années, alors qu'elle a été réaménagée il y a peu et comporte de très nombreux commerces. Qu'en est-il des alternatives envisagées pour ce tronçon Lemonnier-Midi ?

Vous précisez que cette étude d'incidences ne pouvait être 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. Où en est cette modification du PRAS ?

Il semble que certaines instances consultatives se soient montrées plus que réservées quant au projet global de métro Nord. Pouvez-vous nous donner votre analyse sur ces éléments ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'étude d'incidences sur la modification du PRAS pour le métro est en

over het eindrapport van de effectenstudie over het nieuwe metrostation Grondwet.

De overlegcommissie had destijds gevraagd om ook de gevolgen van een aantal alternatieven te onderzoeken. Het is bekend dat er twijfel heerst over het metroproject in zijn geheel en meer bijzonder over de aanleg van het nieuwe station. Het nieuwe station komt tussen stations Lemonnier en Zuidstation en moet in principe het eerste vervangen. Toch gaan er stemmen op om station Lemonnier te behouden. Welke conclusies hebt u uit het eindrapport getrokken?

Het eindrapport hing ook af van het protocolakkoord met de stad Brussel, aangezien de Lemonnier- en de Stalingradlaan worden heraangelegd. Die laatste zou gedurende meerdere jaren in een bouwwerf worden herschapen, hoewel de laatste heraanleg nog vrij recent is. Hoe zit het met de alternatieven voor de verbinding Lemonnier-Zuidstation?

Blijkbaar kan metrolijn Bordet-Albert pas na de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) aan de effectenstudie worden toegevoegd. Hoe staat u tegenover dat metroproject?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De effectenstudie over de wijziging van het GBP voor*

cours. Je n'ai pas encore reçu le rapport final concernant la demande de permis pour la station Constitution, dans la mesure où l'étude d'incidences ne peut être clôturée qu'après la modification du PRAS.

Nous avons, en revanche, reçu un rapport intermédiaire établi par le comité d'accompagnement. Sur la base de ce rapport, le gouvernement a demandé à la STIB au mois de juillet d'élaborer avant la fin de cette année un schéma directeur, comprenant notamment une étude d'impact d'une alternative.

Initialement, il était prévu de faire de la station Constitution une grande station de transit pour le métro et le tram. Les travaux auraient eu un impact important sur le quartier. Aujourd'hui, le gouvernement penche plutôt pour une formule alternative, que nous avons demandé à la STIB d'examiner.

L'idée serait de conserver la station Lemonnier pour les trams et de la relier à la station de métro Constitution, soit par un tunnel souterrain, qui existe déjà en partie, soit par une liaison en surface. On pourrait en effet imaginer qu'au lieu de pénétrer dans la trémie pour rejoindre la rue Couverte et l'avenue Fonsny, comme c'est le cas aujourd'hui, le tram reste en surface. Cela suppose évidemment qu'il traverse la Petite ceinture, ce qui n'est pas sans implications.

Nous avons demandé à la STIB d'étudier les deux options.

Le gouvernement se dirige donc plutôt vers l'abandon de la version initialement proposée d'une grande station Constitution combinant métro et tram, au profit d'une station Constitution plus petite, ayant moins d'impact sur l'environnement, et de la reconstruction de la station de tram Lemonnier, qui doit de toute façon faire l'objet de travaux.

L'argent épargné sur la station de métro Constitution, qui coûtera dès lors moins cher, pourra être investi dans la station de tram Lemonnier et les deux pourront être reliées à des fins d'intermodalité.

Nous attendons le schéma directeur de la STIB, qui devrait nous parvenir à la fin de l'année. Nous

de metro loopt. Ik heb nog geen eindrapport over de bouwvergunningsaanvraag voor metrostation Grondwet ontvangen omdat de effectenstudie pas kan worden afgerond na de wijziging van het GBP.

We hebben wel een tussentijds rapport ontvangen van het begeleidingscomité. Op basis daarvan hebben we de MIVB gevraagd om een richtschema op te stellen.

Station Lemonnier zou een tramstation blijven en onder- of bovengronds verbonden worden met metrostation Grondwet. De tram zou immers bovengronds kunnen blijven tot aan de overdekte straat, al moet hij dan de Kleine Ring kruisen. We hebben de MIVB opgedragen om beide opties te bekijken.

De regering neemt dus afstand van de eerste versie met een gecombineerd tram-en-metrostation. In plaats daarvan opteert ze voor een kleiner station Grondwet en de heraanleg van tramstation Lemonnier. Het geld dat we uitsparen met een kleiner station Grondwet, kunnen we in station Lemonnier en de verbinding tussen beide investeren.

Als het richtschema van de MIVB er tegen het einde van het jaar is, zullen we bekijken wat haalbaar is en een definitieve keuze maken. Pas daarna kan er een protocolakkoord met de stad Brussel komen.

Het spreekt voor zich dat er grote werkzaamheden op stapel staan en dat we de buurt inspraak zullen geven. De stad Brussel moet de komst van de metro aangrijpen om de openbare ruimte in de Lemonnier- en de Stalingradlaan grondig te verbeteren. Naast de metro verdient de buurt ook andere investeringen en ik ben bereid om dat in samenspraak met de stad Brussel en de omwonenden in een protocolakkoord vast te leggen.

verrons alors ce qu'il en est de la faisabilité du projet, bien que celle-ci soit en principe acquise. Le gouvernement arrêtera alors sa décision définitive. Ensuite seulement, nous conclurons un protocole d'accord avec la Ville de Bruxelles.

Pour moi, il va de soi que de grands travaux auront lieu et que le quartier sera consulté. La Ville de Bruxelles doit profiter de l'arrivée du métro pour améliorer considérablement l'espace public, au niveau du boulevard Lemonnier, mais aussi de l'avenue de Stalingrad. Outre le métro, le quartier mérite des investissements et je suis prêt, en concertation avec les riverains et la Ville, à les formaliser dans un protocole d'accord.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne répéterai pas ce que je pense structurellement du projet de métro Nord et de son extension. Le ministre connaît fort bien ma position.

(*Remarques de M. Smet*)

Non, je n'ai pas décidé !

M. Pascal Smet, ministre.- Votre parti !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je le répète, les conditions ont changé. Une série de conditions que mon parti avait posées pour l'étude du métro n'ont pas été respectées et on découvre de nouvelles donnees.

En public, l'ancien directeur général de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) n'hésite pas à dire qu'à l'époque, le projet était annoncé pour 700 millions d'euros afin de faire passer la pilule, alors que cette estimation était de prime abord douteuse. On peut jouer à ce petit jeu encore longtemps et vous pourrez continuer, peut-être même quand vous ne serez plus ministre, à dire que tout était la faute d'Ecolo avant que le parti ne soit au gouvernement avec vous.

(*Remarques de M. Smet*)

Mais si, vous faites toujours la même chose. Soit. Je disais juste que je n'allais pas répéter la position

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik zal niet herhalen wat ik over de uitbreiding van de metro denk. U kent mijn standpunt*

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Neen, ik heb daar niet over beslist!

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Uw partij heeft dat gedaan!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *De omstandigheden zijn veranderd. Mijn partij verbond een aantal voorwaarden aan de metrostudie, maar daaraan is niet voldaan en nu komen er nieuwe gegevens aan het licht.*

In het openbaar deinst de voormalige directeur-generaal van de MIVB er niet voor terug om uit te brengen dat het project destijds op 700 miljoen euro werd begroot, hoewel dat bedrag van bij de start twijfelachtig leek. U kunt nog lang volhouden dat dat de schuld van Ecolo was.

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Jawel, u herhaalt altijd hetzelfde. Maar kom, ik zei dat ik het standpunt van mijn fractie over de uitbreiding niet ging herhalen. Ik had niet verwacht dat u weer met dezelfde reactie ging komen.

de mon groupe et la mienne sur le projet d'extension de métro. Je n'attendais pas votre réaction à ce propos, qui est aussi toujours la même.

(Remarques de M. Smet)

Mais oui, j'ai parfaitement écouté. Mais j'ai l'impression que depuis le début de la législature, vous n'écoutez pas non plus la réponse que je vous fais.

Je prends bonne note d'un scénario du moins pire. Je suivrai de près les prochains développements de ce dossier.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "le développement du vélo à Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "les vélos partagés du futur".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ja, ik heb goed geluisterd, maar sinds het begin van de regeerperiode heb ik de indruk dat u niet meer luistert naar het antwoord dat ik u geef. Ik onthoud dat u voor het 'minst erge' scenario gaat.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "het fietsen in Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de deelfietsen van de toekomst".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

concernant "les différents systèmes de vélos partagés à Bruxelles".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- À l'occasion de la Semaine de la mobilité, le quotidien Le Soir est revenu sur l'utilisation du vélo en Région bruxelloise. Force est de constater que le vélo n'a toujours pas la cote et que seulement 7% des Bruxellois y recourent pour leurs déplacements. La Région fait pâle figure face à des villes comme Copenhague, Utrecht et Amsterdam, où le vélo est solidement implanté. D'autres villes européennes ont décidé de se doter de politiques cyclables ambitieuses, telles Berlin, Munich, Strasbourg ou Paris.

Les raisons qui expliqueraient le manque d'engouement des Bruxellois et, plus largement, des francophones du pays, sont multiples. La cause historique, en premier lieu pointée du doigt, est le développement d'une politique du "tout à la voiture" vue à l'époque comme un instrument de progrès à mettre à la disposition du plus grand nombre.

Le manque d'infrastructures ou les faiblesses des infrastructures existantes sont également épinglés comme principaux obstacles à la pratique du vélo. Le manque de volonté politique apparaît également comme une cause majeure, en plus des conservatismes présents dans certaines administrations attachées à une politique minimalistre en la matière.

L'image du vélo telle que véhiculée par certains médias, avec l'accent sans cesse mis sur la sécurité, le port du casque et les accidents, en rebute parfois. Enfin, la qualité de l'air n'aide pas non plus à convaincre certains d'opter pour ce mode de transport, et le relief vallonné de Bruxelles peut aussi en décourager plus d'un.

Pourtant, malgré ces constats qui doivent nous mobiliser pour davantage de proactivité au bénéfice des deux-roues, la pratique du vélo semble progresser lentement à Bruxelles. Ainsi, sur les 340 kilomètres de voiries régionales, 193 sont équipés de pistes cyclables, près de 90% des rues à sens unique sont passées en sens unique limité

betreffende "de verschillende systemen van deelfietsen in Brussel".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Slechts 7% van de Brusselaars verplaatst zich met de fiets. Daarmee valt Brussel bleek uit in vergelijking met andere grote Europese steden.

Er zijn heel wat redenen waarom de Brusselaars, en bij uitbreiding de Franstalige Belgen, geen gretige fietsers zijn. Er is het alles-voor-de-autobeleid en het gebrek aan goede infrastructuur. Voorts is er geen politieke wil en voeren overheidsdiensten een conservatief minimalistisch beleid. De negatieve berichtgeving over fietsongevallen doet het imago van de fiets evenmin goed en ten slotte zijn de slechte luchtkwaliteit en het heuvelig Brussels landschap redenen om niet voor de fiets te kiezen.

Toch gaat het fietsgebruik in Brussel licht vooruit. Zo is er op 193 van de 340 kilometer gewestwegen een fietspad, werden bijna 90% van de eenrichtingsstraten in beide richtingen opengesteld voor fietsers en wordt het door het rood rechts afslaan voor fietsers veralgemeend, zodra de verkeersborden beschikbaar zijn. Tegen eind 2017 moeten er in het Brussels Gewest 263 fietstrommels staan, goed voor 1.247 parkeerplaatsen voor fietsen. Van de 34 stations in het gewest hebben er 13 geen fietsenstalling.

De eerste fietsbeurs vond plaats van 15 tot 18 september 2017. Met de technologische snufjes die daar werden voorgesteld, fietst iedereen probleemloos de Brusselse heuvels op. Nu moet het gewest nog een ambitieus fietsbeleid voeren.

De e-bike bijvoorbeeld wordt stilaan betaalbaar, al is hij nog altijd duur.

In de toekomst wordt de fiets een echt vervoermiddel, dat kan bijdragen tot een oplossing voor de Brusselse mobiliteitsproblemen.

Het gewest moet rekening houden met de ontwikkeling van nieuwe technologieën en daarop anticiperen, namelijk door de gepaste infrastructuur uit te bouwen. Op die manier kan

(SUL) et a priori, le "tourne à droite" devrait être généralisé et des panneaux ad hoc sont attendus. À la fin 2017, la Région bruxelloise devrait compter 263 boxes à vélos, pour une capacité de 1.247 emplacements. Sur les 34 gares que compte la Région, 13 ne disposent pas de stationnements pour vélo.

Au-delà de cela, notons que le premier salon du vélo s'est déroulé du 15 au 18 septembre 2017, avec la présentation de bicyclettes high-tech et d'un ensemble d'innovations ne justifiant plus de se retrancher derrière la topographie régionale bruxelloise ou la nécessité d'efforts pour ne pas progresser dans la mise en place d'une politique cyclable enthousiaste et ambitieuse.

Par exemple, aujourd'hui, à côté du vélo à assistance électrique, se développe l'e-bike, de plus en plus abordable, tout en restant cher. Il est doté d'une assistance moteur intuitive et automatique, d'une batterie intelligente, amovible et intégrée au cadre, d'un démarrage sécurisé, d'un dispositif de détection du vol, d'un tracking GPS et d'une mise à jour à distance.

Le vélo de demain est clairement un outil de mobilité, et non plus seulement de pur loisir, répondant à un ensemble de problèmes pour lesquels nous vous avons bien souvent interrogé dans cette commission.

La Région doit tenir compte de ces évolutions et anticiper l'implémentation des nouvelles technologies, notamment dans le cadre du développement de ses infrastructures. La priorité, pour notre gouvernement, en matière de politique cyclable, doit rester l'aménagement et le développement des infrastructures qui sont nécessaires, pour encourager l'usage. De mémoire, un programme d'investissement pour l'aménagement de pistes cyclables séparées d'ici 2020, approuvé en 2015, permettra la réalisation d'un ensemble de projets que vous êtes d'ailleurs venu nous présenter en commission.

Compte tenu de ces constats, pourriez-vous faire le point sur les développements et les aménagements des infrastructures cyclables en cours, ainsi que sur la question des permis d'urbanisme qui ont été sollicités et des projets qui seraient éventuellement bloqués ?

het het gebruik van de fiets aanmoedigen. Een investeringsprogramma voor de aanleg van afgescheiden fietspaden tegen 2020, dat in 2015 werd goedgekeurd, laat u toe om uw plannen uit te voeren.

Hoe ver staat de ontwikkeling en de aanleg van fietsinfrastructuur? Hoe ver staat het met de aangevraagde stedenbouwkundige vergunningen? Werden er projecten stilgelegd?

Wordt het tijdspad voor de aanleg van het fietspad op de Kleine Ring gevuld?

Komen er binnenkort fietsenstallingen in de 13 stations in het gewest, die er nog geen hebben? Hoe evolueert het aantal fietsparkeerplaatsen in het gewest?

Hoe staat u tegenover fietspaden tussen de tramrails, zoals op de Charleroisteenweg, de Neerstallesteenweg of de Wolvendaellaan?

In welke mate houdt u bij de ontwikkeling van uw fietsbeleid rekening met de nieuwe technologieën? Moet de infrastructuur niet aangepast worden aan de opkomst van de e-bike en van fietsen met elektrische ondersteuning?

Overweegt u om, in het kader van de hervorming van de autobelasting, de inwoners van Brussel of de Brusselse bedrijven een tegemoetkoming te bieden voor de aankoop van een elektrische fiets?

En ce qui concerne plus particulièrement le projet de piste cyclable sur la Petite ceinture, l'agenda est-il bien suivi ? Pourriez-vous nous le préciser, de même que son phasage ?

Selon mes informations, treize gares sont dépourvues d'emplacements pour vélos. Est-il prévu d'en installer prochainement dans ces endroits, ainsi qu'à proximité des arrêts de la STIB, de la SNCB et de De Lijn ? Pouvez-vous faire le point sur l'évolution des parkings pour vélos dans la Région ?

Au niveau du confort, et plus particulièrement de la sécurité des cyclistes, pourriez-vous me communiquer votre position sur les pistes cyclables situées au milieu des rails de tram, comme sur la chaussée de Charleroi, la chaussée de Neerstalle ou l'avenue Wolvendael ?

Qu'en est-il de l'implémentation des nouvelles technologies dans le cadre du développement de votre politique en matière de vélo et d'infrastructures ? Le développement d'outils comme l'e-bike ou les vélos à assistance électrique ne commande-t-il pas des adaptations au niveau des infrastructures ? Je pense par exemple à une signalétique particulière, à des bornes de recharge, à l'adaptation des dispositifs de sécurité ou à la codification de la route ?

Enfin, je voudrais revenir sur la question d'un éventuel incitant financier de la Région pour permettre à terme à des citoyens et/ou des entreprises de faire l'acquisition à moindres frais de vélos à assistance électrique ou d'e-bikes. Une réflexion est-elle prévue en ce sens, notamment dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Après le système d'autopartage en libre-service intégral (free-floating), le marché des vélos partagés est en pleine évolution. De nombreuses initiatives privées sont lancées, comme des applications permettant l'utilisation des vélos partagés en libre-service, sans obligation de les ramener à un endroit précis.*

Trois sociétés proposent ce type de service en

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Na het free-floating systeem bij de auto's wordt datzelfde systeem nu bij de fietsen geïntroduceerd. De markt van de deelfietsen is in volle evolutie. Er worden heel wat privé-initiatieven gelanceerd, zoals apps die privébikesharing mogelijk moeten maken, maar ook free-floating bikes, waarbij de fiets niet langer naar dezelfde standplaats teruggebracht moet worden.

Région bruxelloise : Billy Bikes et ses vélos électriques, oBike et ses vélos jaunes - qui, pour l'instant, sont stationnés un peu à tort et à travers -, et Gobee Bike, dont les vélos verts se font encore attendre.

L'absence d'obligation de ramener les vélos à un endroit déterminé laisse une grande liberté aux usagers mais comporte également des risques, puisque ces vélos traînent un peu partout. Aux Pays-Bas, il existe même un terme pour désigner ce phénomène des vélos abandonnés un peu partout : le "strooifietsfenomeen".

Le samedi 30 septembre 2017, il était question que Bruxelles serait bientôt inondée de conteneurs entiers de vélos en provenance d'Asie.

Les initiatives visant à promouvoir et à faciliter l'usage du vélo en ville sont évidemment les bienvenues, à condition de parer aux nuisances éventuelles.

Les sociétés de vélos partagés en libre-service qui désirent accéder au marché bruxellois doivent-elles demander une autorisation ? Quelles sont les conditions ? Existe-t-il un cadre légal ? Celui-ci permettrait par exemple, comme c'est le cas à Berlin, d'imposer l'obligation d'attacher le vélo en libre-service quelque part plutôt que de le laisser traîner au milieu du trottoir.

Quelles leçons Bruxelles peut-elle tirer des problèmes auxquels les Pays-Bas sont d'ores et déjà confrontés avec les vélos partagés ?

Comment évitez-vous qu'une société en particulier n'utilise Bruxelles comme lieu de stockage bon marché des vélos partagés dont elle ne peut se débarrasser ailleurs ?

Comment Villo réagira-t-il à tout cela ?

Nous avons déjà eu l'occasion d'exprimer notre enthousiasme vis-à-vis de vos projets de réaménagement de la Petite ceinture en faveur des cyclistes. La Ville de Bruxelles, en particulier son échevin de l'Urbanisme, n'est visiblement pas aussi enthousiaste que nous, puisqu'elle a l'intention d'émettre un avis négatif et d'ouvrir un débat plus large sur ce qu'elle considère comme un réagencement total de la Petite ceinture.

In het Brussels Gewest zijn er drie firma's die dit aanbieden. Zo zijn er de elektrische fietsen van Billy Bikes en zijn er de vijfhonderd gele fietsen van oBike. Die laatste staan momenteel wel overal een beetje in de weg: de gebruikers gooien deze fietsen meestal zomaar ergens neer, vooral in de buurt van populaire cafés. Het is het vaak niet mogelijk om het trottoir te gebruiken, omdat een aantal van die fietsen compleet fout gestald staat. Tussen haakjes, ik heb er ook zo al eentje in het kanaal zien liggen.

En dan zijn er ook nog de GoBee bikes, groene fietsen, waarop het evenwel nog even wachten is.

Dat fietsen niet meer naar een vaste standplaats moeten gebracht worden, zoals bij Villo, biedt de gebruikers wel een grotere vrijheid, maar brengt risico's met zich mee. Zo merken Nederlandse fietssteden al dat de free-floating bikes overal in de stad worden neergegooid in plaats van correct gestald te worden. De Nederlanders noemen dit het strooifietsfenomeen.

Op zaterdag 30 september 2017 was er sprake van een tsunami van Aziatische zwerffietsen, die Brussel zou binnenrollen. Volgens hardnekkige geruchten, zo luidt het in De Tijd, staan er enkele containers fietsen van oBike geblokkeerd in de haven en zou het goedkoper zijn om ze in Brussel op straat te stallen.

Initiatieven die de fiets in de stad promoten en vergemakkelijken zijn zeer welkom, maar we moeten er wel over waken dat er geen overlast ontstaat. Fietsen is goed, maar het mag niet ten koste gaan van de voetgangers, die nog zwakkere weggebruikers zijn.

Moeten firma's die free-floating deelfietsen op de Brusselse markt brengen, hiervoor een toelating aanvragen? Wat zijn de voorwaarden? Kan het gewest extra voorwaarden opleggen aan nieuwe aanbieders, bijvoorbeeld een spreiding over het grondgebied of het opvolgen van overlast? Bestaat er een wettelijk kader om dit systeem mogelijk te maken? In Berlijn bestaat al een aantal jaar een specifiek free-floating systeem. Daar zijn de fietssloten zo ontworpen dat je de fiets ergens aan vast moet maken en hem dus niet los midden op de stoep kunt laten staan. Een dergelijk systeem zouden we de aanbieders eventueel kunnen opleggen.

Confirmez-vous que les permis ne sont toujours pas délivrés pour les zones Trône-Porte de Namur et Louise-Porte de Hal, deux zones cruciales pour l'ouverture de la Petite ceinture aux cyclistes ? Quelle est la raison de ce retard ? Quelles démarches entreprendrez-vous pour garantir la délivrance de ces permis en 2019 ?

In Nederland zijn er al problemen met dit systeem van deelfietsen. Een aantal steden weert ze zelfs zonder meer. Welke lessen kan Brussel hieruit trekken om dit systeem succesvol te maken?

Hoe zult u voorkomen dat, als de geruchten kloppen, een bepaalde firma Brussel zou willen gebruiken als goedkope opslagplaats voor deelfietsen die ze elders niet kwijt kan?

Een en ander kan ook gevolgen hebben voor het fietsendeelsysteem Villo. Hoe zal Villo hierop inspelen?

Ik heb net als de heer Loewenstein vragen over de stedenbouwkundige vergunningen voor de nieuwe fietspaden. U kondigde eerder het plan aan om de Kleine Ring 'befietsbaar' te maken. Daarop hebben wij positief gereageerd, maar blijkbaar is het Brusselse stadsbestuur niet even enthousiast. Zowel voor de zone Troon-Naamsepoort als voor de zone Louiza-Hallepoort heeft de stad Brussel al te kennen gegeven niet van plan te zijn een positief advies te geven. Volgens de Brusselse schepen van Stedenbouw gaat het Fietspadenplan verder dan het aanleggen van fietspaden en behelst het ook een grondige hertekening van de Kleine Ring. Brussel-Stad wil de discussie blijkbaar veel ruimer voeren dan louter haar goedkeuring te geven voor een bouwvergunning voor de fietspaden.

Klopt het dat de vergunningen voor de zones Troon-Naamsepoort en Louiza-Hallepoort nog altijd niet werden verleend? Wat is de reden voor die vertraging? Die twee zones zijn cruciaal voor een succesvolle ontsluiting van de Kleine Ring voor fietsers. Welke stappen zult u ondernemen opdat de vergunningen wel goedgekeurd worden? Is de deadline van 2019 nog haalbaar?

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- L'été dernier, JC Decaux a annoncé l'élargissement de son offre avec 150 nouveaux Villo et un total de 300 stations. Ces vélos partagés sont les plus connus, mais ne sont dorénavant plus les seuls.

Il y a peu, 500 oBikes ont été disséminés dans la ville, en particulier près des trois gares principales. Ces vélos partagés en libre-service

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Paul Delva (CD&V).- JCDecaux kondigde afgelopen zomer aan dat het Villoaanbod dit jaar nog wordt uitgebreid met 150 fietsen en 300 Villostations. Dit is weliswaar de bekendste formule voor fietsdelen, maar niet langer de enige.

Er werden onlangs vijfhonderd grijsgroene oBikes verspreid over de stad, vooral rond de drie grote treinstations. Dit systeem werkt via free-floating.

sont localisables à l'aide d'une application et peuvent être abandonnés n'importe où, raison pour laquelle ils n'ont pas toujours été bien accueillis dans d'autres villes européennes.

Les Billy Bikes, les vélos partagés électriques, se trouvent encore dans une phase de test mais peuvent déjà compter sur l'intérêt des Bruxellois. quelque 500 exemplaires devraient être disponibles en 2018 et 1.500 en 2019. Toutes les initiatives qui encouragent l'usage du vélo méritent notre soutien.

La Région bruxelloise a un contrat de gestion avec Villo. L'arrivée de nouveaux acteurs nécessite un cadre légal adapté. Comment voyez-vous les choses ?

Comment préviendrez-vous les nuisances éventuelles liées aux différents systèmes de vélos partagés ?

Vous inspirerez-vous des expériences d'autres villes européennes pour la définition du cadre légal ?

Les différentes plates-formes de vélos partagés disposeront de nombreuses données intéressantes en matière de mobilité, qui constituerait une plus-value pour la politique régionale en la matière. Le cadre légal prévoira-t-il la mise à disposition de ces informations à la Région bruxelloise ?

Le constat fait dans d'autres villes est que les usagers des transports en commun et les cyclistes sont souvent les mêmes personnes. Comment éviter que l'élargissement de l'offre de vélos partagés n'entraîne une diminution de l'utilisation des transports en commun plutôt que de l'usage de la voiture ?

Où en est le projet de vélos électriques de Villo ?

Enfin, je me joins aux questions à propos de la non-délivrance par la Ville de Bruxelles des permis de bâtir pour certains tronçons de la nouvelle piste cyclable sur la Petite ceinture, et des problèmes que cela occasionne.

Via een app zoek je een fiets in je buurt die je kan gebruiken en nadien achterlaten waar je wil. Deze fietsen hebben geen versnellingen. Net als bij Villo houden serviceteams de verdeling van de fietsen in het oog en herverdelen ze waar dit nodig is. Deze fietsen werden eerder al in andere Europese steden ingevoerd, maar niet altijd met evenveel succes. Zoals de heer De Lille al opmerkte, kwam dat doordat ze achtergelaten werden op verboden plaatsen, stuk waren of slordig werden weggezet.

Dan zijn er ook de zwartblauwe Billy Bikes. Dit zijn elektrische deelfietsen die ook via free-floating zullen werken. Het project zit nog in een testfase, maar kan nu al op veel belangstelling rekenen van de Brusselaars. In 2018 zouden er 500 exemplaren verspreid worden over Brussel, tegen 2019 zouden er dat 1.500 moeten zijn.

Alle initiatieven die de Brusselaars meer op de fiets en minder in de auto krijgen, verdienen onze steun.

Het Brussels Gewest heeft een beheerscontract met Villo. De komst van nieuwe spelers vereist een aangepast wettelijk kader. Hoe ziet u dat?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de verschillende systemen van deelfietsen niet tot overlast leiden?

Laat u zich voor het wettelijk kader inspireren door ervaringen in andere Europese steden?

De respectieve deelfietsplatformen zullen beschikken over heel wat interessante mobiliteitsdata die een meerwaarde kunnen inhouden voor het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Komt er een wettelijke omkadering om die data, net als in het Taxiplan, ter beschikking te stellen van het Brussels Gewest? Dat is voor ons immers zeer nuttige informatie.

In andere steden stelde men vast dat gebruikers van het openbaar vervoer en fietsers vaak dezelfde personen zijn. De kans bestaat dan ook dat een uitbreiding van het deelfietsaanbod kan leiden tot een daling van het gebruik van het openbaar vervoer en niet zozeer tot een daling van het autogebruik. Dat is uiteraard niet wat we willen bereiken. Hoe bent u van plan dat te controleren?

Hoe wilt u het uitgebreide aanbod aan deelfietsen laten aansluiten op uw beleid om een verschuiving van het gebruik van de wagen naar andere

vervoermiddelen te bekomen?

Hoever staat Villo met het aanbieden van elektrische fietsen?

Ik sluit me tot slot aan bij de vragen over de problemen met het verlenen van bouwvergunningen door de stad Brussel voor bepaalde trajecten van het nieuwe fietspad op de Kleine Ring.

Discussion conjointe

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

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Je me joins aux questions de mes collègues.

Pour mon groupe, il importe d'éviter toute discrimination territoriale dans le cadre de l'offre de voitures partagées. Concernant les vélos partagés, il ne faudrait pas non plus que ce soient toujours les mêmes zones qui soient les mieux desservies.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Attendez-vous l'issue de la procédure juridique européenne à l'encontre de JCDecaux pour poursuivre les négociations sur les vélos électriques ? L'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché influence-t-elle votre position et vous incite-t-elle à accélérer les choses ?*

Comment se passe la collaboration avec les communes en matière d'aménagement de pistes cyclables sur leur territoire ? Comment se déroulent les négociations sur l'octroi des subventions vélo ? Comment la Région assure-t-elle le suivi de l'aménagement des pistes cyclables pour lesquelles elle a octroyé un subside ? Le subside est-il octroyé au préalable ou après coup ?

Samengevoegde besprekking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) (in het Frans).- *Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's.*

Mijn fractie vindt het onaanvaardbaar dat sommige gemeenten niet worden bediend inzake deelfietsen. Het mogen niet altijd dezelfde zones zijn die het best worden bediend.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb twee uiteenlopende, maar aansluitende vragen.

Een eerste vraag betreft de stand van zaken van de Europese juridische procedure tegen JCDecaux. Als ik het goed begrepen heb, wacht u op de uitkomst van die procedure om voort te gaan met de onderhandelingen over de elektrische fietsen. Is dat nog steeds zo? Is de procedure al afgerond? Verandert het feit dat er nu nieuwe spelers zijn die elektrische fietsen aanbieden, uw standpunt daarover? Bent u nu van plan om sneller op te treden of verandert dat niets? Bent u ondanks de komst van die spelers nog steeds van plan om de uitkomst van de Europese procedure af te wachten?

Mijn tweede vraag betreft de subsidies aan de gemeenten voor de aanleg van fietspaden. Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten? Wie bepaalt er welk fietspad waar komt op de

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Depuis deux ans, nous évoquons la situation des Villo électriques et vous vous retranchez systématiquement derrière le recours introduit au niveau européen.

Aujourd'hui, on se pose des questions quant à la manière dont le marché va se réguler. On dirait toutefois que cette régulation est en cours, et qu'un réel marché se met en place. L'arrivée de nouveaux opérateurs, avec une offre de vélos électriques plus étendue, en est un indicateur. Il est temps que les pouvoirs publics reprennent la main, et cela le plus rapidement possible.

J'ai également une question consécutive à une présentation récente du plan vélo de la commune d'Etterbeek par des acteurs subsidiés par la Région. Outre la faiblesse des infrastructures, la question de la sécurité, les difficultés liées au caractère vallonné de Bruxelles d'une part, et les aspects positifs pour la santé, le gain de temps, qui soutiennent la pratique du vélo d'autre part, j'aurais aimé savoir si on a pu identifier le paramètre qui permettrait d'opérer un changement modal. Bien que l'on note une croissance constante de la demande, celle-ci reste en effet peu spectaculaire. Existe-t-il une étude qui permettrait d'identifier l'élément à l'origine de la conversion au vélo, sur lequel nous pourrions travailler ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Des pistes cyclables ont été créées sur l'allée Verte, le boulevard de la 2e Armée britannique, l'avenue de l'Exposition universelle et le quai de Veeweyde. Les bandes bus ont été ouvertes aux cyclistes sur l'avenue

gemeentelijke wegen? Doen de gemeenten zelf voorstellen? Hoe verlopen de onderhandelingen tussen het gewest en de gemeenten over de fietssubsidies? Hoe volgt het gewest de inrichting van de fietspaden als de subsidie toegekend is? Hoe controleert het gewest of het fietspad er ook echt komt? Wordt de subsidie vooraf of achteraf uitbetaald?

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Sinds twee jaar pleiten wij voor elektrische Villofietsen, maar u verschuilt zich stevast achter het beroep dat op Europees niveau is ingediend.*

Er is ongerustheid over de regelering van die markt, maar dat proces is al aan de gang. Door de komst van nieuwe operatoren wordt het aanbod van elektrische fietsen steeds meer uitgebreid. Het wordt hoog tijd dat de overheid het heft in handen neemt.

De gemeente Etterbeek heeft onlangs haar fietsplan voorgesteld. De grootste hinderpalen om zich met de fiets te verplaatsen zijn de slechte infrastructuur, de onveiligheid en de steile Brusselse hellingen. De positieve aspecten zijn de gezondheid en de tijdswinst. Zijn er nog andere parameters die mensen kunnen overtuigen om over te schakelen op de fiets? Hoewel het aantal fietsers toeneemt, kan die stijging niet spectaculair worden genoemd. Bestaat er een studie over de factoren die mensen ertoe aanzetten om op de fiets over te stappen?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er werden fietspaden aangelegd in de Groendreef, de Brits Tweedelegerlaan, de Wereldtentoonstellingslaan en de Veeweidekaai. De busstroken in de Oudergemselaan werden opengesteld voor de*

d'Auderghem et des pistes ont été marquées sur le boulevard St-Michel. Des chantiers sont en cours sur l'avenue Roosevelt, le boulevard Général Jacques et le boulevard Poincaré.

Un permis a été octroyé pour des pistes cyclables sur l'avenue Mutsaard, deux autres tronçons de la Petite ceinture et le boulevard Roi Albert II. Le dernier bout du quai de Veeweyde sera aménagé au printemps 2018.

Des demandes de permis sont en cours pour l'avenue du Port, le reste de la Petite ceinture, une partie du boulevard Général Jacques et la chaussée de Vilvorde. Des demandes de permis vont être déposées par la Ville de Bruxelles, relativement aux 3 millions d'euros que j'ai libérés dans le cadre de la piétonnisation du centre-ville, pour des pistes cyclables dans le Pentagone : boulevard de l'Empereur, Cantersteen, rue des Colonies et rue de la Loi.

Les études sont en cours pour l'avenue Bordet, la rue du Trône et l'avenue des Casernes. Enfin, des études de faisabilité sont terminées ou en cours pour des itinéraires le long des voies ferrées, mais cela prend un peu plus de temps, vu les enjeux budgétaires de l'État fédéral. Il s'agit principalement des lignes 28, 128, 26, 50 et 50A.

Huit permis sont nécessaires sur la Petite ceinture, dont trois sont déjà octroyés. Les autres sont en consultation. L'un doit encore être introduit pour le tronçon entre la porte de Namur et la porte Louise, puisque cela fait partie du concours architectural pour le réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo. Les pistes cyclables font partie de ce réaménagement de façade à façade.

Le chantier en cours sur le boulevard Poincaré doit se terminer avant l'été 2018. Au début 2018 commencera le chantier du boulevard d'Anvers entre Yser et la place Rogier. On planifiera ensuite d'autres tronçons sur la Petite ceinture. Ceci sera évidemment coordonné avec d'autres chantiers. Nous essayerons, dès le début de 2018, de planifier tous les travaux pour la période 2018-2019.

(poursuivant en néerlandais)

Un échevin de la Ville de Bruxelles a effectivement fait des déclarations à propos de la Petite ceinture,

fietsers en er werden fietsmarkeringen aangebracht op de Sint-Michielslaan. De werken in de Rooseveltlaan, de Generaal Jacqueslaan en de Poincarélaan zijn nog aan de gang.

Er werd een vergunning afgegeven voor een fietspad op de Mutsaardlaan, twee delen van de Kleine Ring en de Koning Albert II-laan.

Er werden vergunningen aangevraagd voor de Havenlaan, de rest van de Kleine Ring, een deel van de Generaal Jacqueslaan en de Vilvoordsesteenweg. De stad Brussel zal een vergunning aanvragen voor de fietspaden in de Vijfhoek (Keizerslaan, Kantersteen, Koloniënstraat, Wetstraat).

Er zijn studies aan de gang voor de Bordetlaan, de Troonstraat en de Kazernenlaan. De haalbaarheidsstudies voor fietspaden langs de spoorlijnen 28, 128, 26, 50 en 50A zijn voltooid of lopen nog.

Er zijn acht vergunningen nodig voor de Kleine Ring. Drie ervan zijn al afgegeven. De andere worden onderzocht. De aanvraag voor het stuk tussen de Naamsepoort en de Louizapoort moet nog worden ingediend, omdat die aansluit bij de architectuurwedstrijd voor de heraanleg van de Guldenvlieslaan en de Waterlosesteenweg.

De werken op de Poincarélaan zouden tegen de zomer 2018 voltooid moeten zijn. Begin 2018 zullen de werken van start gaan in de Antwerpelaan tussen IJzer en het Rogierplein. Nadien zullen er andere stukken van de Kleine Ring aan de beurt komen. We zullen begin 2018 alle werken voor de periode 2018-2019 proberen te plannen.

(verder in het Nederlands)

Wat de vragen betreft over de Kleine Ring en de houding van de stad Brussel daaromtrent, het klopt dat een schepen daarover verklaringen heeft afgelegd, maar ondertussen is er overleg geweest. Ik denk dan ook dat de overlegcommissie eerstdags advies zal kunnen uitbrengen zodat de bevoegde gewestelijke dienst de bouwvergunning kan afgeven. Ik zie dat met vertrouwen tegemoet.

(verder in het Frans)

We hebben samen met de fietsverenigingen, MIVB,

mais nous avons eu l'occasion de nous concerter depuis lors. La commission de concertation devrait remettre son avis d'ici peu, à la suite de quoi le service régional compétent pourra délivrer le permis de bâtir.

(poursuivant en français)

Avec les acteurs de terrain, la STIB, la SNCB, parking.brussels, les communes et les usagers, ainsi que Bruxelles Mobilité, nous avons rédigé un plan directeur pour le stationnement, qui développe une stratégie pour tous les types de stationnements de vélos dans la Région. Je présenterai ce plan prochainement au gouvernement et il devra ensuite alimenter le futur contrat de gestion de la STIB et des autres opérateurs. Avoir une stratégie coordonnée est un avantage.

Par ailleurs, vous savez certainement que nous installons un peu partout des boxes pour vélos dans le cadre d'un projet du Fonds européen de développement régional (Feder).

Je vous signale qu'il n'y a pas de pistes cyclables entre les rails sur les chaussées de Charleroi ou de Neerstalle. Le marquage est une simple suggestion. Le cycliste est invité à circuler entre les rails de tram. Je connais ce trajet et, à mon avis, la seule manière pour les cyclistes d'y rouler en toute sécurité avec un aménagement correct, c'est de supprimer le stationnement pour les voitures. Si vous souhaitez que le président du parlement ait une attaque, c'est ce que nous devons faire !

(Remarques de M. De Lille)

Si vous circulez à vélo là, vous devez rouler entre les voitures en stationnement et les rails de tram. C'est très dangereux, car si un automobiliste ouvre sa portière, le cycliste risque de faire un mouvement brusque, de coincer ses roues dans les rails et de tomber. Ce n'est donc pas conseillé.

La seule manière de rouler en sécurité actuellement à ces endroits, c'est de circuler entre les rails. Dans ce cas, le cycliste ralentit le tram, évite les portières de voiture, mais énerve les automobilistes. Ce genre d'aménagement est un pis-aller, alors qu'il faudrait créer de vrais aménagements cyclables.

Toutefois, je le répète, que ce soit chaussée de Charleroi ou chaussée de Neerstalle, la seule

de NMBS, parking.brussels, de gemeenten en Brussel Mobiliteit een fietsparkeerplan opgesteld dat ik binnenkort aan de regering zal voorstellen en dat nadien in het beheerscontract van de MIVB en van de andere operatoren zal worden opgenomen. Het is belangrijk om een gecoördineerde strategie te hebben.

Ondertussen zijn we overal in het gewest al bezig met de plaatsing van fietsboxen in het kader van een project van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO).

Er is geen fietspad tussen de tramrails op de Charleroissteenweg of de Neerstallesteenweg, enkel een fietssuggestiestrook, maar we raden de fietsers aan om daar te rijden. Dat is veiliger dan tussen de geparkeerde auto's en de tramrails fietsen.

De enige manier om daar een veilig fietspad aan te kunnen leggen, is door de autoparkeerplaatsen af te schaffen, maar ik wil de voorzitter van dit parlement geen hartaanval bezorgen!

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Momenteel is het op die plaatsen veiliger om tussen de tramrails te fietsen, maar dat blijft een noodoplossing. Er zou volwaardige fietsinfrastructuur moeten komen.

Daarvoor moeten evenwel autoparkeerplaatsen wijken. We zullen keuzes moeten maken, maar ik heb voorlopig al genoeg doodsbedreigingen ontvangen.

(Opmerkingen van de heer Kompany)

Het is niet makkelijk om vooruitgang te boeken. Er moet altijd veel onderhandeld worden met de gemeenten of andere instanties die soms elke week een ander standpunt hanteren.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge en de heer De Lille)

Het is niet altijd gemakkelijk. Door de institutionele structuur van ons gewest vergen dergelijke dossiers veel te veel tijd in vergelijking met andere steden. We boeken echter vooruitgang.

Speedpedelecs, die tot 45 km/u kunnen rijden,

manière d'y parvenir est de supprimer des places de stationnement. Des choix devront être opérés dans cette Région, mais je reçois déjà suffisamment de menaces de mort pour le moment.

(*Remarques de M. Kompany*)

Ces menaces sont incitées par le comportement de certains.

Il n'est donc pas facile d'avancer. On l'a vu avec l'aménagement de pistes cyclables avenue Roosevelt ou ailleurs. Il faut toujours beaucoup négocier avec les communes ou d'autres acteurs, sans compter les changements de position chaque semaine. Tout cela prend beaucoup de temps.

(*Remarques de Mme Delforge*)

(*Remarques de M. De Lille*)

On l'a vu encore avec le viaduc et la demande immédiate d'arrêter le chantier, pourtant essentiel pour relier Watermael-Boitsfort au centre-ville.

Ce n'est donc pas évident, mais nous avançons. Vu la structure institutionnelle de notre Région, cela prend toujours beaucoup trop de temps par rapport à d'autres villes.

Les speed pedelecs, assistés jusqu'à 45km/h, posent en effet la question de la cohabitation avec les autres cyclistes. En ville, ils ne sont pas autorisés sur les pistes cyclables signalées par les panneaux D9 (exemple : rue de la Loi) et D10 (avenue du Port), ni dans les sens uniques limités (SUL).

Il faut aussi rendre non obligatoires certains aménagements cyclables trop exigus, ce qui est possible depuis la réforme du Code de la route de cette année. Une piste cyclable de type D7 pourrait devenir une F99a, rendant son utilisation non obligatoire. Des cyclistes plus rapides ou utilisant un vélo à assistance électrique (VAE), ou encore un vélo de course, pourront dès lors choisir l'endroit qui correspond le mieux à leur style de conduite. Une telle mesure exigera une bonne information à destination des usagers.

Le nouveau vade-mecum des pistes cyclables séparées prévoit des largeurs plus ambitieuses pour les nouvelles pistes, ce qui améliorera la cohabitation entre cyclistes et autorisera le

mogen in de stad niet rijden op fietspaden van het type D9 (Wetstraat) of D10 (Havenlaan), of in straten met beperkt eenrichtingsverkeer.

Om de verstandhouding tussen verschillende soorten fietsers te bevorderen, zouden we fietspaden die te smal zijn, niet langer verplicht kunnen maken voor fietsers. Sinds de laatste hervorming van het verkeersreglement is dat mogelijk. Een fietspad van het type D7 zou een fietspad van het type F99a kunnen worden, zodat snelle fietsers, wielrenners of speedbikers kunnen rijden op de plaats die het best bij hun rijstijl aansluit.

Het vademeicum voor de nieuwe gescheiden fietspaden voorziet in bredere fietspaden, zodat er voldoende plaats is voor gewone en snelle fietsers. Bovendien zal inhalen toegestaan zijn, wat momenteel niet mogelijk is.

De Brussel'Air-premie is bedoeld voor mensen die hun wagen wegdoen. De regering heeft geen premie willen invoeren die enkel geldt voor elektrische fietsen. Volgens een recente enquête van Pro Velo opteert 70% van de nieuwe fietsers voor een klassieke fiets en 10% voor een vouwfiets. De elektrische fiets komt pas op de derde plaats.

De aanleg van gescheiden fietspaden is van cruciaal belang, maar door de lange onderhandelingen en de vele beroepsprocedure loopt de uitvoering van het programma vertraging op. Misschien kunnen we na de verkiezingen volwaardige rijstroken voor fietsers reserveren, maar dergelijke maatregelen vergen politieke moed. De Brusselaars lijken echter steeds meer achter het fietsbeleid te staan.

(*verder in het Nederlands*)

Door de komst van oBike, Billy Bike en mogelijk nog andere spelers, heb ik moeten vaststellen dat het Brussels Gewest niet over een wettelijk kader voor deelfietsen beschikt. Dat betekent dat iedereen die dat wil, deelfietsen naar Brussel kan brengen en ze op de openbare weg plaatsen. Behalve de algemene bevoegdheid van de burgemeester inzake openbare veiligheid - waarvoor je eigenlijk toch ver moet gaan zoeken om die in dit geval te kunnen inroepen - heeft het Brussels Gewest geen enkel wettelijk kader dat het mogelijk maakt om op te treden tegen de free-

dépassement, qui n'est pas toujours possible sur les aménagements actuels.

La prime Bruxell'Air est maintenue pour les personnes qui abandonnent leur voiture. Lors de sa formation, le gouvernement s'est prononcé contre le principe d'une prime qui se limiterait aux VAE. Selon une enquête récente de Pro Velo, 70% des nouveaux cyclistes optent pour un vélo classique et quelque 10% pour un vélo pliable. Les VAE ne viennent qu'en troisième position. Les autres types de vélo (vélo cargo, tandem...) sont peu vendus.

Le programme de pistes cyclables séparées est essentiel, mais il est ralenti par de longues négociations et l'introduction de recours. Peut-être faudra-t-il envisager, après les élections, la création de bandes de circulation réservées aux cyclistes, à l'image de ce qui existe déjà dans certains pays. De telles mesures demandent un peu de courage. Néanmoins, il semble que les Bruxellois soient de plus en plus favorables à une politique favorisant l'utilisation du vélo. Ils veulent que nous poursuivions notre combat contre tous ceux qui ne jurent que par la voiture.

(poursuivant en néerlandais)

Hormis la compétence des bourgmestres en matière de sécurité publique, la Région bruxelloise ne dispose d'aucun cadre légal lui permettant de réguler l'apparition des vélos partagés dans l'espace public. En revanche, une ordonnance existe pour les vélos partagés liés à une station, comme ceux de Villo.

Un projet de texte légal est en cours de rédaction à ma demande. Il devrait permettre d'encadrer un minimum le système des vélos partagés en libre-service à Bruxelles. La Région doit être préalablement informée des projets des opérateurs sur notre territoire, pour être en mesure d'imposer un minimum d'exigences de qualité et d'exiger que les vélos ne soient pas abandonnés n'importe où.

En dehors du Code de la route, il existe peu de règles légales pour ce type d'exploitation. Une administration publique peut, bien entendu, toujours décider de d'enlever un vélo en stationnement gênant.

L'European Cycles Federation et la Platform for European Bicycle Sharing & Systems ont publié un

floating deelfietsen die nu in het straatbeeld verschijnen. Voor de stationbased deelfietsen, zoals die van Villo, is er wel een ordonnantie.

Ik heb gevraagd om een wetgevend initiatief voor te bereiden om de free-floating deelfietsen in Brussel toch minimaal te omkaderen. Ik heb niet de indruk dat iemand in de commissie daartegen gekant is. Iedereen is het ermee eens dat er een kader moet worden uitgewerkt, zodat het gewest op zijn minst vooraf weet welke bedrijven hier met deelfietsen willen starten en hoeveel fietsen ze naar Brussel willen halen. Bedoeling is ook dat het gewest minimale kwaliteitsvoorwaarden kan opleggen en dat het eventueel kan eisen om de fietsen vast te leggen of de firma's kan vragen dat de gebruikers in de contracten die ze moeten afsluiten, zich ertoe engageren om op de bewuste plaatsen de fietsen daadwerkelijk te stallen. Die tekst wordt momenteel uitgewerkt.

Uiteraard kan een hinderlijk gestalteerde fiets altijd weggehaald worden door een openbaar bestuur. De fietser moet ook de bepalingen in de Wegcode naleven, maar daarnaast zijn er weinig wettelijke regels om de exploitatie te regelen.

De European Cycles Federation en het platform voor European Bike Sharing Systems hebben een 'position paper' over dit onderwerp gepubliceerd. Er buigt zich momenteel ook een werkgroep in het kader van Polis, het Europees Stedennetwerk rond mobiliteit, daarover en in het kader van het Vlaams fietsberaad wordt er aan een gemeenschappelijk standpunt gewerkt.

Op de vraag of we die data zouden willen ontvangen, kan ik bevestigend antwoorden. Om dat te kunnen afdwingen, is er echter een ordonnantie nodig. Ondertussen hangen we af van de goodwill van de firma's.

Het fietsgebruik in het algemeen wordt door het Brussels Fietsobservatorium permanent gemonitord. Het aandeel van het fietsverkeer zal bij een nieuwe mobiliteitenquête in 2018 kunnen vergeleken worden met het openbaar vervoer.

Ik ben principieel een voorstander van de free-floating deelfietsen, op voorwaarde dat er een duidelijk kader wordt uitgewerkt en dat de aanbieders optreden als er problemen zijn.

'position paper' sur le sujet. Un groupe de travail se penche également sur la question dans le cadre de Polis, le réseau des villes et régions européennes en matière de mobilité. En outre, une position commune est en cours d'élaboration au sein de l'organe consultatif flamand en matière de politique cycliste.

La mise à disposition des données sera imposée par une ordonnance. Dans l'intervalle, nous dépendons de la bonne volonté des sociétés.

L'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale assure un monitorage permanent de l'utilisation du vélo. L'enquête de mobilité 2018 permettra d'établir la part du trafic cycliste par rapport aux transports en commun.

Je suis par principe favorable aux vélos partagés en libre-service, à condition qu'un cadre clair soit élaboré et que les opérateurs interviennent en cas de problème.

Nous avons clairement signifié à oBike que nous n'appréciions pas sa venue inopinée à Bruxelles. Entre-temps, une réunion a été organisée. Billy Bike et d'autres opérateurs potentiels ont, par contre, pris contact avec nous.

Pour ce qui concerne Villo, nous attendons effectivement l'issue de la procédure européenne en cours, ce qui nous semble le plus indiqué sur un plan juridique et politique.

Les discussions sont en cours avec Villo et devraient aboutir à la fin de cette année. L'objectif reste, au minimum, de remplacer une partie des vélos actuels par des exemplaires électriques.

L'arrivée de nouveaux opérateurs à Bruxelles devrait inciter Villo à le faire. Différents systèmes peuvent tout à fait cohabiter et être complémentaires, comme nous l'observons pour les voitures partagées avec Cambio, DriveNow et Zipcar.

Notre intention n'est pas de négocier à tout prix avec Villo. Il faut aboutir à un accord clair et avantageux pour la Région.

(poursuivant en français)

Quant aux facteurs qui motivent l'utilisation ou non

We hebben duidelijk aan oBike gemeld dat we het zomaar neerstrijken in de stad niet kunnen appreciëren. Billy Bike en andere potentiële operatoren hebben al met ons contact opgenomen, oBike heeft dat niet gedaan. Intussen is er met hen wel een vergadering geweest en zullen er nog andere volgen.

Wat Villo betreft, hebben we inderdaad gewacht op de lopende Europese procedure. Dat leek ons juridisch en politiek het meest aangewezen. Zoals de Europese procedure het voorschrijft, bestaat er een mogelijkheid om te praten en dat is ook gebeurd. Nu wachten we op de definitieve beslissing van de Europese Commissie. We weten wel min of meer in welke richting die zal gaan, maar zolang de Commissie geen definitieve uitspraak doet, kan ik er niets over zeggen.

De onderhandelingen met Villo zijn aan de gang. Volgens de afgesproken timing proberen we die gesprekken voor het eind van dit jaar af te ronden. Daarbij is het nog altijd de bedoeling om op zijn minst een deel van de Villofietsen te vervangen door elektrische exemplaren. Als Billy Bike en eventueel andere operatoren actief worden in Brussel, zal dat volgens mij in het belang van Villo zijn. Ik kan me inbeelden dat ze bij Villo de evolutie op de voet volgen, want er zal hoe dan ook een impact zijn op het aanbod van 'station based' deelfietsen. Anderzijds zien we dat Cambio niet echt lijdt onder de komst van DriveNow, Zipcar en andere autodeelsystemen. Beide systemen kunnen blijkbaar perfect complementair zijn.

De afgelopen maanden is er intensief onderhandeld met Villo, maar we willen uiteraard niet onderhandelen tegen elke prijs. Er moet een goed en duidelijk akkoord voor het gewest uit de bus komen.

(verder in het Frans)

Er loopt momenteel een studie over verplaatsingen met de fiets. Steile hellingen, het regenachtige klimaat en onveilige fietspaden zijn argumenten om niet te fietsen. Bepaalde bevolkingscategorieën, zoals allochtonen, blijken fietsen als gevaarlijk te ervaren. Er zijn ook culturele vooroordelen: sommige mensen denken dat alleen arme mensen fietsen, terwijl het net de rijken zijn die in Brussel op de fiets zitten.

du vélo pour les déplacements, une étude de profilage est en cours. Ses résultats devraient être connus prochainement. Le relief accidenté de Bruxelles, la pluie - ce qui, pour moi, est une fausse excuse parce ce qu'il ne pleut que 8% du temps -, les pistes cyclables peu sûres sont des arguments régulièrement évoqués pour ne pas enfourcher son vélo. La pratique du vélo se révèle en outre hasardeuse pour certaines catégories de la population, notamment les personnes issues de l'immigration. On observe également des préjugés culturels selon lesquels l'usage du vélo serait réservé aux pauvres. En réalité, ce sont les riches qui roulent à vélo à Bruxelles !

Pour l'anecdote, Axa a installé ses nouveaux bureaux dans un bâtiment entièrement rénové situé entre les stations de métro Trône et Porte de Namur. Un vice-premier ministre était présent à l'inauguration du bâtiment. Le patron d'Axa a commencé son discours en indiquant être très heureux d'avoir opté pour cette implantation, compte tenu des prochaines pistes cyclables qui seront aménagées aux abords, jugeant très important que le bâtiment soit accessible à vélo. Il a précisé qu'il utilisait lui-même le vélo pour se déplacer et qu'il convenait de développer pleinement la politique du vélo. Le vice-premier ministre présent a donc bien compris que les entreprises elles-mêmes prennent conscience de ce que les temps changent.

L'inconscient collectif véhicule parfois des préjugés tenaces, comme le fait que le vélo n'est pas fait pour les managers ou les ministres, mais pour les ouvriers. Un travail reste à accomplir à cet égard. Nous avons commandé une étude de profilage afin de mieux connaître les raisons qui freinent l'utilisation du vélo.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Quand sera-t-elle disponible ?

M. Pascal Smet, ministre.- Début 2018. J'espère qu'elle nous aidera à peaufiner notre analyse.

Quoi qu'il en soit, selon mon analyse, la principale raison réside dans le manque de pistes cyclables. C'est un frein pour beaucoup de gens. On l'a vu aussi à Copenhague. Mais là, ils n'ont pas manqué d'audace. Ils ont carrément supprimé le stationnement pour aménager des pistes cyclables,

De bank AXA nam onlangs een gerenoveerd gebouw in gebruik tussen Troon en de Naamsepoort. De grote baas zei dat hij erg blij was dat er fietspaden zouden komen en sprak zijn steun uit voor het fietsbeleid. Ook bedrijven hebben inmiddels in de gaten dat er andere tijden aanbreken.

In het collectieve onderbewustzijn nestelen zich soms hardnekkige vooroordelen. Bepaalde mensen denken dat fietsen bedoeld zijn voor arbeiders, en niet voor managers of ministers. We hebben een studie besteld om te achterhalen wat mensen ervan weerhoudt om op de fiets te springen.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- Wanneer krijgen we de studie ?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Begin 2018. Volgens mij is het gebrek aan fietspaden de belangrijkste reden waarom mensen niet fietsen. Kijk maar naar Kopenhagen. Daar heeft men zonder twijfelen parkeerplaatsen geschrapt om fietspaden aan te leggen.

(verder in het Nederlands)

notamment au niveau des axes de pénétration.

(poursuivant en néerlandais)

La Région octroie des subsides à d'autres communes que la Ville de Bruxelles, en particulier dans le cadre de l'achèvement des itinéraires cyclables régionaux (ICR), des projets Avanti ou de projets particuliers. La Ville de Bruxelles a ainsi bénéficié d'une aide de trois millions d'euros pour le piétonnier.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En l'absence de pistes cyclables sécurisées, certains ont peur en effet de prendre leur vélo.

Les 8% de pluie, ce n'est qu'une moyenne car, lorsqu'on se lève le matin, on a plus de chance qu'il pleuve que ne le laisse entendre ce chiffre. C'est sans doute aussi un élément dissuasif à prendre en considération.

(Remarques)

C'est l'inverse ? Le doute, c'est vrai, peut également augmenter les réticences à prendre son vélo.

Quoi qu'il en soit, le plus important est d'avoir des pistes cyclables sécurisées. C'est en tout cas ce qu'il ressort d'un certain nombre de témoignages. Plutôt que courir le risque d'avoir un accident, les gens préfèrent parfois reprendre leur voiture, étant donné les infrastructures actuelles. C'est parfaitement compréhensible.

Les pouvoirs publics ont donc un rôle important à jouer dans l'exécution du programme prévu. Nous vous encourageons à respecter le calendrier.

Les invitations à circuler entre les rails de tram donnent un faux sentiment de sécurité, même si c'est évidemment mieux que de rouler entre les voitures et les rails.

Les automobilistes ne sont pas seuls à faire pression sur les cyclistes ; c'est le cas aussi de certains chauffeurs de tram. Or c'est plus stressant d'avoir un tram derrière soi qu'une voiture, car il est toujours prioritaire. Il est donc nécessaire de

Ik meen op alle vragen antwoord te hebben gegeven.

Als anderen dan de stad daarom vragen, geeft het gewest ook geld, vooral in het kader van de afwerking van gewestelijke fietsroutes (GFR's), Avantiprojecten of voor specifieke aangelegenheden, zoals in dit geval de 3 miljoen euro voor de stad Brussel in het kader van de voetgangerszone.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Sommige mensen durven niet te fietsen omdat er geen veilige fietspaden zijn.*

Ook ons regenachtige klimaat schrikt mensen af. Overigens regent het misschien maar 8% van de tijd, maar dat is slechts een gemiddelde.

(Opmerkingen)

In geval van twijfel zijn mensen ook sneller geneigd om de fiets te laten staan.

Brussel heeft in elk geval veilige fietspaden nodig. De Brusselaar stapt immers liever in zijn auto dan het risico te lopen op een fietsongeval.

U moet ervoor zorgen dat het programma voor de aanleg van veilige fietspaden tijdig wordt uitgevoerd.

Fietsen tussen de tramspooren geeft een vals gevoel van veiligheid, al is het wel minder gevaarlijk dan tussen de auto's en de sporen in rijden.

Niet alleen autobestuurders zetten fietsers onder druk, ook bepaalde trambestuurders doen dat. Met een tram achter je heb je als fietser nog meer stress, want in tegenstelling tot een auto heeft een tram altijd voorrang. Trambestuurders moeten dan ook bewust worden gemaakt van het feit dat ze altijd moeten opletten wanneer er fietsers voor hun voertuig rijden.

Dankzij de nieuwe technologie wordt het mogelijk om alternatieve routes voor te stellen. De gewestelijke fietsroutes (GFR) kunnen worden

sensibiliser les chauffeurs de tram qui sont loin d'être toujours bienveillants vis-à-vis des cyclistes qui roulent devant eux.

Grâce aux nouvelles technologies, des itinéraires bis tenant compte des infrastructures existantes pourraient être proposés. Les itinéraires cyclables régionaux (ICR) pourraient être intégrés dans une application qui inclurait également des voiries moins dangereuses, par exemple la rue Saint-Bernard et la rue de Livourne au lieu de la chaussée de Charleroi et ses rails de tram. Une telle application pour mieux guider les cyclistes me semble être une piste à explorer.

Vous avez évoqué une éventuelle adaptation des pistes cyclables aux e-bikes. Le placement de bornes de recharge est-il envisageable ? Des subsides sont octroyés aux communes pour certaines infrastructures cyclistes. Cela pourrait-il être organisé au niveau de la Région ?

M. Pascal Smet, ministre.- Des bornes de recharge seront installées en ville pour les voitures. La concession est en préparation.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Seront-elles adaptables aux vélos ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je le pense. Je devrai vérifier ce point.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Quand le gouvernement a-t-il pris la décision de s'opposer au principe de la prime ?

M. Pascal Smet, ministre.- Lors de la négociation de la déclaration de politique régionale.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'en viens à mon dernier point. Dans le cadre élargi de cette interpellation, nous avons évidemment parlé du vélo en libre-service intégral (free floating). Des discussions sont-elles engagées avec le concessionnaire actuel, JCDecaux, concernant l'avenir du système Villo ? Et quel est, par ailleurs, celui des voitures Cambio ? Vu le contexte de concurrence actuel dans le domaine des vélos, mais aussi des voitures en libre-service intégral (Zipcar, DriveNow, etc.), des réflexions sont-elles menées globalement sur l'avenir des systèmes existants et des nouveaux dispositifs plus flexibles ?

opgenomen in een app, samen met de veiligste wegen. Zo'n app kan fietsers beter door de stad leiden.

U zei dat de fietspaden mogelijk aan e-bikes worden aangepast. Kunnen er laadpalen worden geïnstalleerd? De gemeenten krijgen subsidies voor bepaalde fietsinfrastructuur. Kan het gewest die toekennen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Er komen laadpalen voor auto's in de stad. Ik ben de concessie daarvan aan het voorbereiden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Zijn die aanpasbaar voor fietsen ?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat moet ik navragen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Wanneer besliste de regering dat ze tegen de premie is ?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Tijdens de onderhandelingen over de beleidsverklaring.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Ten slotte is er nog de kwestie van de freefloatingfietsen. Overlegt u met JCDecaux over de toekomst van Villo ? En welke toekomst staat het autodeelsysteem Cambio te wachten ? Denkt u na over de evolutie van de huidige en de nieuwe, flexibeler systemen in het algemeen ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour Cambio et DriveNow, des études démontrent clairement que ces systèmes ne sont pas en danger. Dans les villes où le libre-service intégral et l'autopartage classique se côtoient, on constate encore une augmentation du système de location classique lié à une station fixe. Les profils et le marché sont différents : le dernier est plus intéressant pour de plus longues distances, le premier pour de courtes distances. Les gens choisissent l'un ou l'autre système en fonction du prix.

Pour les Villo, je ne peux vous répondre pour l'instant, mais j'imagine que JCDecaux doit mener une réflexion à ce sujet.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *J'espère que la Région continue à rappeler à Villo ou JCDecaux leur obligation d'encourager l'usage du vélo, sans se contenter de parachuter des vélos et des panneaux publicitaires.*

Une campagne intitulée "Circuler à vélo est plus sûr que vous ne le pensez" serait la bienvenue. Contrairement à une idée largement répandue, il n'est pas moins risqué de circuler à vélo à Anvers. Parce que nous ne connaissons pas les chiffres exacts, nous ne nous sentons pas en sécurité à Bruxelles.

Il serait intéressant d'établir qui, du propriétaire ou de l'usager, est responsable du mauvais stationnement d'un vélo en libre-service.

Je suis partisan de la généralisation de la zone 30 à l'ensemble du territoire bruxellois. Cela réglerait par la même occasion le problème des Speedelecs, obligés de réduire leur vitesse sur la piste cyclable.

Le fait que ce sont principalement les usagers des transports en commun qui passent au vélo n'est pas un problème en soi. Cela permet de libérer des places pour des automobilistes dans les transports en commun et d'encourager le glissement progressif entre les modes de transport.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uit studies blijkt dat Cambio en DriveNow niet bedreigd zijn. Hun profiel en hun markt verschillen immers van die van de aanbieders van freefloatingauto's. Het ene systeem is interessanter voor lange afstanden, het andere voor kortere afstanden. De gebruiker kiest op basis van de prijs.*

Wat Villo betreft kan ik niet meteen antwoorden. Ik neem aan dat JCDecaux zich over de toekomst beraadt.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Villo of JCDecaux hebben de verplichting om voldoende mensen aan het fietsen te krijgen. Het volstaat niet dat ze de fietsen droppen en zich enkel met hun reclameborden bezighouden. Ik hoop dat het gewest hen daarop blijft wijzen.

Het zou nuttig zijn om een campagne te voeren met als titel "Fietsen is veiliger dan je denkt". De heer Loewenstein zei ook net dat mensen het risico niet durven te nemen. Iedereen denkt bijvoorbeeld dat het in Antwerpen een pak veiliger is dan in Brussel. Als je echter kijkt naar het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers, blijkt dat niet waar. Je kunt dan opmerken dat er in Antwerpen meer wordt gefietst. In Antwerpen zijn er echter gemiddeld vijf doden per jaar bij de fietsers. Als je dat in verhouding plaatst tegenover het aantal inwoners, zouden dat er in Brussel een tiental moeten zijn, wat niet het geval is.

In Brussel krijg je vaak het gevoel dat het onveilig is, maar het aantal doden en zwaargewonden valt gelukkig erg mee. Ik geef soms uiteenzettingen op hogescholen en begin vaak met de vraag hoeveel doden zij denken dat er in Brussel jaarlijks te betreuren zijn onder de fietsers. Studenten schatten dat makkelijk op meer dan honderd per jaar. Als je dat denkt, durf je natuurlijk niet meer op de fiets stappen. Als je dat terugbrengt naar de werkelijke

cijfers, zal je je veiliger voelen.

Het is interessant om na te gaan wie verantwoordelijk is voor de freefloatingfietsen wanneer ze hinderlijk geparkeerd staan. Is dat de eigenaar of de fietser die ze heeft achtergelaten?

Zoals u weet, ben ik voorstander van een veralgemeende zone 30 in het Brussels Gewest. Het probleem van de Speedelecs zou daarmee meteen van de baan zijn. Dan mogen ze immers ook op de fietspaden niet sneller rijden en is de impact van een botsing met andere fietsers minder groot.

Op zich is het niet erg dat vooral gebruikers van het openbaar vervoer nu op de fiets overstappen. Op bepaalde plaatsen kan het openbaar vervoer de grote reizigersaantallen immers niet meer aan. Als een aantal van die gebruikers naar de fiets overstapt, komt er weer meer plaats voor autobestuurders die misschien in eerste instantie naar het openbaar vervoer overstappen. Zo ontstaat er dan een gefaseerde verschuiving tussen de vervoersmodi.

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Vous avez évoqué huit permis pour la piste cyclable sur la Petite ceinture. Celui du tronçon Louise-Trône n'a pas encore été demandé car les plans approuvés ne seront disponibles que l'an prochain.*

Vous avez fait référence à des tronçons signalés comme accessibles aux cyclistes.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Lorsqu'une piste cyclable est signalée par le panneau classique, le cycliste est obligé de l'emprunter.*

Cependant, notre Code de la route comporte désormais un panneau de signalisation indiquant que la piste cyclable est facultative et autorisant les cyclistes à emprunter la voie publique.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- U had het over acht vergunningen voor het fietspad op de Kleine Ring, waarvan één nog niet is aangevraagd, namelijk voor het gedeelte Louiza-Troon. Als ik het goed begrijp, zal het nog een tijdje duren voor u die bouwvergunning kunt aanvragen, omdat u pas volgend jaar over de goedgekeurde plannen voor dat stuk van de Kleine Ring zult beschikken.

U sprak over baanvakken die specifiek zouden worden aangeduid als baanvakken die ook door fietsers gebruikt mogen worden. U verwees daarbij naar steden in het buitenland.

De heer Pascal Smet, minister.- Het Belgische verkeersreglement is gewijzigd. Er bestaat nu een verkeersbord dat aangeeft dat het fietspad facultatief is en dat fietsers op die plaats ook op de openbare weg mogen rijden.

Als er een fietspad ligt dat met het klassieke bord is aangeduid, ben je als fietser verplicht om op dat fietspad te rijden en mag je niet op de openbare

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Lorsqu'il y a une piste cyclable, ou lorsqu'il n'y en a pas ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Lorsqu'il y en a une.*

Lorsque les autorités apposent ce panneau spécifique, la piste cyclable est considérée comme conseillée mais pas obligatoire.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Il est effarant d'apprendre qu'un des opérateurs a lancé son offre de vélos partagés en libre-service sans vous consulter.*

MM. du Bus et De Lille, il est intéressant de savoir non seulement pourquoi quelqu'un passe au vélo, mais aussi quel mode de transport il abandonne.

En matière de déplacements à Bruxelles, il convient de distinguer deux catégories fondamentalement différentes de personnes. Le premier groupe réfléchit au meilleur moyen de se déplacer et est ouvert à tous les modes de déplacement. Le deuxième groupe utilise la voiture sans réfléchir, par automatisme.

Je ne pense pas que les membres de cette deuxième catégorie optent pour les transports en commun uniquement parce que des places se libèrent. C'est pourquoi il serait intéressant de savoir quel mode de transport les nouveaux cyclistes abandonnent pour passer au vélo.

weg rijden. De overheid kan echter ook aangeven dat fietsers op bepaalde plaatsen op de openbare weg mogen rijden.

De heer Paul Delva (CD&V).- Als er geen fietspad ligt, of als er wel één is?

De heer Pascal Smet, minister.- Als er een fietspad is.

Binnen de huidige wetgeving ben je verplicht om het fietspad te gebruiken als er één is. Als de overheid echter dat specifieke verkeersbord plaatst, wordt het fietspad beschouwd als een aanbevolen fietspad, maar krijgt de fietser de keuze tussen het fietspad of de openbare weg. Die keuze kreeg hij tot nu toe niet.

De heer Paul Delva (CD&V).- U zult werk maken van een wettelijk kader voor freefloatingfietsen. Als ik het goed begrepen heb, heeft een van de aanbieders de fietsen hier gewoonweg geïnstalleerd, zonder ook maar contact met u te hebben opgenomen. Dat vind ik nogal verbijsterend.

Mijnheer du Bus en mijnheer De Lille, het is niet alleen interessant om te weten waarom iemand precies op de fiets overstapt, maar ook van welk vervoermiddel hij dan afstapt. U zegt dat het niet erg is als iemand van het openbaar vervoer afziet, omdat er zo meer plaats vrijkomt in het openbaar vervoer. Daar gaat het echter niet om.

Volgens mij zijn er twee fundamenteel verschillende categorieën van mensen op het vlak van verplaatsingen in Brussel. Een eerste groep denkt na over de beste vervoerswijze en staat open voor het openbaar vervoer, fietsen en nog andere manieren om zich te verplaatsen. Een andere groep denkt daar niet over na en voor hen is de wagen een onwrikbaar automatisme.

Ik geloof niet dat mensen van de tweede categorie gebruik zullen maken van het openbaar vervoer, enkel en alleen omdat er plaats vrijkomt. Daarom is de vraag van de heer du Bus interessant en zou ik willen weten van welke vervoersmodus de nieuwe fietsers afgestapt zijn. Hebben ze daarvoor hun auto laten staan of zien ze af van het openbaar vervoer? Op zich is dat laatste niet erg, maar het is wel belangrijk om te weten.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La Commission européenne est-elle informée des négociations en cours avec Villo au sujet du vélo électrique ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Chaque modification du contrat doit être intégrée dans celui-ci, après examen par des juristes.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Si, à l'avenir, vous octroyiez des subsides pour des vélos électriques, cela pourrait bien être considéré comme une aide publique...*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je ne pense pas que nous accorderons des subsides pour des vélos électriques.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Vos précédents documents budgétaires comportaient une liste précise des montants perçus par les communes pour leurs pistes cyclables. Pourriez-vous vérifier cela ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je n'y manquerai pas.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Comment se passe le suivi ? Comment le montant des subsides est-il fixé ?*

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Vous dites qu'une étude est en cours pour cerner la motivation liée à l'usage du vélo. C'est une excellente chose et nous nous retrouverons au début de l'année prochaine pour en connaître les résultats. Cependant, cette étude semble surtout s'attacher à comprendre, dans l'esprit de chacun, les incitants ou les freins à l'utilisation du vélo. Il serait bon de savoir quels éléments poussent, à un

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik wilde nog even ingaan op de kwestie van de overheidssteun. U bent momenteel al met Villo over de elektrische fiets aan het onderhandelen. Moet u dat ook aan de Europese Commissie melden? Komt het onderwerp in de huidige onderhandelingen met de Europese Commissie al aan bod?

De heer Pascal Smet, minister.- Elke aanpassing die aan het contract gebeurt, moet binnen het contract tot stand kunnen komen. Er zijn juristen die dat bekijken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Oké, maar als u in de toekomst subsidies geeft voor elektrische fietsen, dan zou het wel eens kunnen dat daar ook overheidssteun ...

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk niet dat wij elektrische fietsen zullen subsidiëren.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben niet helemaal tevreden met uw antwoord over de gemeenten. In de vorige begrotingsdocumenten was een duidelijke lijst opgenomen met de bedragen die de gemeenten kregen voor hun fietspaden. Kunt u dat nog eens bekijken?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal dat doen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hoe gebeurt de follow-up dan? Hoe worden de subsidies bepaald?

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Het is goed nieuws dat er een onderzoek loopt, maar het lijkt zich toe te spitsen op de bewegredenen om de fiets te laten staan. Het zou interessanter zijn om te weten wat mensen wel overhaalt tot fietsen.*

Kinderen die op school over de fiets horen, kunnen hun ouders overhalen tot het gebruik van de fiets.

moment donné, une personne à prendre la décision.

À titre d'exemple, je vais dresser un parallèle avec le tabac. Des études ont été menées pour savoir quel processus incite une personne à arrêter définitivement. Ces études mettent en avant le fait que les gens arrêtent de fumer plusieurs fois et que c'est en moyenne à la septième fois que l'arrêt est définitif.

Comparaison n'est pas raison, mais il est intéressant de savoir quel est le déclencheur. Prenons les familles avec enfants. Comme on parle beaucoup de vélo à l'école, une interpellation des enfants fait parfois réfléchir les parents. Il y a peut-être d'autres choses. J'ai entendu dire qu'un changement important dans la vie d'un citoyen constitue un incitant, comme un déménagement. Est-ce vérifié ? Cette étude va-t-elle aussi examiner cet aspect ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cet aspect est inclus dans l'étude.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la commande de 7 minibus destinés à circuler à l'intérieur du Pentagone".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "les navettes gratuites organisées par la Ville de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

Ook grote levensveranderingen kunnen een aanzet vormen. Komt dat aspect ook aan bod in de studie?

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

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de bestelling van zeven minibussen om binnen de Vijfhoek te rijden".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de gratis pendeldiensten van de stad Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

concernant "la création de lignes de transport public par une commune".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La STIB a sauté le pas et va augmenter sa flotte de bus de sept véhicules de faible capacité appelés à circuler entre la place Louise et le centre-ville. Même s'il faudra patienter plus d'un an pour voir ces nouveaux bus circuler dans les rues du Pentagone, on ne peut que se réjouir de voir se rétablir une liaison entre le centre et le haut de la ville qui manque réellement depuis plusieurs années.

Sans vouloir émettre la moindre réserve sur le parcours qui sera finalement adopté, l'expérience n'est-elle pas un peu timide si on se réfère à ce qu'il se passe sur d'autres réseaux ?

À Paris, la RATP a organisé, il y a un an déjà, une démonstration de minibus sans chauffeur et entièrement électrique. Il s'agissait d'une camionnette EEZ10 du constructeur français Easymile capable de transporter 12 passagers à une vitesse de 25 km/h. Ce type de bus a été également testé aux Pays-Bas, au Japon, à Singapour ou encore en Californie.

Grâce à cette technologie de guidage, le minibus adapte sa vitesse à son environnement et peut, si besoin, marquer un arrêt total pour la sécurité des piétons comme pour celle des passagers.

Si nos informations sont correctes, la ville de Lyon - une ville qui est davantage comparable à la nôtre - aurait aussi mis à l'essai un service de minibus sans chauffeur.

Ces véhicules sont équipés de caméras de guidage en stéréovision et de capteurs au laser.

Donc, les essais de véhicules urbains automatiques ne manquent pas, mais à Bruxelles, nous ne trouvons aucun écho d'une évaluation par la STIB de minibus sans chauffeur. Il n'est certes pas indispensable de voir de tels minibus circuler dans le centre-ville, mais ne seraient-ils pas utiles dans les zones de moindre fréquentation où ils serviraient à transférer la clientèle vers un nœud intermodal ?

betreffende "de inrichting van openbaarvervoerlijnen door een gemeente".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De MIVB gaat haar wagenpark uitbreiden met zeven minibussen die het Louizaplein met het stadscentrum zullen verbinden.*

Dat kunnen we alleen maar toejuichen, maar is het experiment niet een beetje te bescheiden als je kijkt naar wat er elders gebeurt? In steden als Parijs en Singapore, maar ook in andere steden in Nederland, Japan en Californië wordt er al volop geëxperimenteerd met zelfrijdende, elektrische voertuigen voor een tiental passagiers en met een lage snelheid. Met de huidige technologie kan zo'n minibus haar snelheid aanpassen en indien nodig volledig tot stilstand komen.

Als mijn informatie klopt, is Lyon momenteel ook een minibus zonder bestuurder aan het testen en dat is een stad die toch meer vergelijkbaar is met Brussel.

Er gebeurt dus heel wat, maar in Brussel en bij de MIVB is er nog geen spoor van voertuigen zonder chauffeur, terwijl dat toch nuttig zou kunnen zijn om minder drukke zones te verbinden met intermodale verkeersknopen.

Heeft de MIVB een evaluatie gemaakt van experimenten die buitenlandse steden uitvoeren met elektrische minibussen zonder chauffeur?

Bestaan er concrete, buitenlandse verwezenlijkingen die we ook op het MIVB-netwerk zouden kunnen toepassen, met name om het aanbod in minder dichtbevolkte wijken uit te breiden?

Les expériences avec des minibus électriques sans chauffeur menées dans des villes étrangères ont-elles été évaluées par la STIB ?

Des réalisations concrètes existent-elles en dehors de notre pays, qui pourraient être appliquées sur le réseau de la STIB, notamment pour améliorer la desserte de quartiers moins densément habités ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany pour son interpellation jointe.

M. Pierre Kompany (cdH).- Trois navettes électriques doivent relier gratuitement les différents quartiers commerçants du Pentagone et du centre-ville de Bruxelles pour, officiellement, faire redécouvrir aux clients potentiels les pôles commerciaux de la ville.

Si la raison évoquée, donner un coup de fouet au commerce et au tourisme, est on ne peut plus positive, nous nous interrogeons pourtant sur cette initiative et ses modalités.

La volonté du législateur dans l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun était de donner un monopole à la STIB. Il ne s'agissait pas de créer un monopole financier, mais bien de permettre à la STIB de remplir ses missions de service public, en développant à la fois des lignes rentables et des lignes qui ne le sont pas.

Ces trois navettes électriques assurent très clairement un service de transport public. Or, il apparaît que la STIB n'est pas l'opérateur de cette desserte. N'est-ce pas en contravention avec l'ordonnance précitée ?

De plus, l'opérateur propose aujourd'hui ce service de manière totalement gratuite, concurrençant les services proposés par la STIB. N'y voyez-vous pas une forme de concurrence déloyale, d'autant plus surprenante que le service proposé par ces navettes gratuites est financé en partie par la publicité et par des partenaires privés ? L'exploitation privée d'une ligne de transport en commun à Bruxelles n'introduit-elle pas l'idée d'une privatisation du transport public dans notre Région ?

La Région a-t-elle été avertie de cette initiative ? En est-elle partenaire ?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Drie elektrische busjes zullen mensen gratis tussen de boven- en de benedenstad vervoeren, officieel om klanten opnieuw kennis te laten maken met de verschillende winkelbuurten in de stad. Dat is natuurlijk een goede reden, maar er rijzen vragen bij de uitwerking van het initiatief.*

Met de ordonnantie van 22 november 1990 gaf de wetgever de MIVB een monopolie op de ontwikkeling van rendabele en niet-rendabele lijnen. De drie elektrische busjes zijn duidelijk een vorm van openbaar vervoer, maar blijkbaar is de MIVB niet betrokken bij de exploitatie ervan. Is dat niet in tegenstrijd met de ordonnantie?

Bovendien is de dienst volledig gratis. Vindt u niet dat de MIVB daardoor oneerlijke concurrentie krijgt? Vormt de private exploitatie van een openbare verbinding geen privatisering van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest?

Was het gewest op de hoogte van het initiatief? Werkt het er op de ene of de andere manier aan mee? Is er een band met Atrium Brussels of werd het agentschap erover geïnformeerd? Is de MIVB betrokken bij het project?

Hoe wordt de inbreuk op de ordonnantie van 22 november 1990 gerechtvaardigd? Vormt het geen precedent voor andere, soortgelijke initiatieven?

Het is trouwens bekend dat de MIVB volgend jaar met een gelijkaardige verbinding tussen de bovenstad en het hart van de Vijfhoek start. Het wordt de eerste volledig elektrische MIVB-lijn.

Hoe willen de MIVB en de regering reclame maken voor een lijn die minder aantrekkelijk lijkt dan de gratis service die nu al bestaat? Wordt de MIVB-

Atrium Brussels, l'agence régionale du commerce, y est-elle par ailleurs associée ou a-t-elle été informée de cette initiative bruxellois-bruxelloise ?

La STIB est-elle associée au projet ?

Comment justifie-t-on chez les exploitants de cette ligne de navette gratuite la contravention à l'ordonnance du 22 novembre 1990 ? Ceci ne risque-t-il pas de constituer un précédent pour d'autres initiatives du même ordre ?

Par ailleurs, nous le savons, la STIB a prévu de mettre l'année prochaine une ligne semblable en service. Cette ligne de bus reliera le haut de la ville et le cœur du Pentagone. Elle sera la première ligne totalement électrique proposée en région bruxelloise par la STIB, conformément à la volonté du gouvernement.

Le problème est que si le service actuel est gratuit, il n'est pas prévu que le suivant le soit. Dans ces conditions, comment la STIB et le gouvernement pourront-ils promouvoir cette nouvelle ligne dès lors qu'elle paraîtrait moins attractive que le service proposé aujourd'hui ? Comptez-vous la rendre gratuite ? Cela vous amènerait à devoir rendre gratuites toutes les lignes desservant des quartiers commerciaux au nom de l'équité.

La question des navettes gratuites sur le territoire intra-muros de la ville m'amène à revenir sur le système de navettes mis en place par la ville, en partenariat avec la Région et la STIB, lors des Plaisirs d'hiver 2016-2017.

Pourriez-vous nous en dresser un bilan final ? Combien de passagers ont été transportés dans le cadre de cette opération ?

Des demandes similaires ont-elles été introduites par la Ville de Bruxelles pour l'édition à venir des Plaisirs d'hiver ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La Ville de Bruxelles vient de lancer son propre service de bus semi-privés, puisque sponsorisés par une banque. Il va sans dire que cette première ne va pas sans poser de graves questions.

lijn ook gratis? Dat zou ertoe kunnen leiden dat we alle lijnen langs winkelcentra gratis moeten maken.

De gratis busjes op het grondgebied van de stad Brussel brengen me bij de pendel die de stad samen met het gewest en de MIVB inlegde tijdens Winterpret 2016-2017.

Kunt u daar de balans van opmaken? Hoeveel passagiers maakten er gebruik van?

Heeft de stad Brussel opnieuw een aanvraag ingediend voor de volgende editie van Winterpret?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- De stad Brussel startte onlangs een busdienst op, die gedeeltelijk geprivatiseerd is, aangezien een bank sponsort. Dat roept uiteraard vragen op.

D'un point de vue réglementaire tout d'abord, une commune est-elle habilitée à exploiter son propre réseau de transport public et qui est financé par une société privée ? Mon collègue vient de rappeler que le transport régulier de personnes est a priori réglementé dans notre Région et que l'opérateur habilité pour ce faire sur le territoire régional est, à notre connaissance, la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB).

D'un point de vue politique, on peut pour le moins s'inquiéter de voir un transport en commun organisé dans une optique régionale et publique perdre de sa substance au bénéfice d'une vision inspirée du localisme, semi-privée et axée sur la réponse à un besoin unique, en l'occurrence le shopping. En effet, depuis plusieurs années, et plus encore depuis la mise en œuvre du plan de mobilité accompagnant la création du piétonnier, le réseau de la STIB dans le centre-ville est raboté et amputé de sites propres. Les déplacements des usagers des transports publics venus de l'autre côté du Pentagone deviennent singulièrement compliqués et, bien que nous feignions l'ignorance, les coûts que la STIB doit assurer croissent de façon non négligeable. Et lorsque la STIB doit augmenter la fréquence de bus sur une ligne, elle n'est plus en mesure de renforcer une autre ligne qui en aurait bien besoin.

Il est de notoriété publique que ces modifications ont été décidées en réponse aux exigences des autorités de la Ville. La STIB a en effet été singulièrement mal défendue par son ministre, par vous, M. le ministre. De fait, de façon récurrente et de longue date, des membres de l'exécutif de la Ville - dont l'échevine à l'initiative de ces minibus électriques - ont annoncé leur souhait de bannir les bus articulés du Pentagone. Oh, comme cela tombe bien... Un tel objectif ne pourrait être toutefois atteint qu'en créant de nouvelles ruptures de charge pour des usagers qui en ont probablement déjà subi une ou deux en amont. Il ne faut en effet pas croire que les gens qui arrivent au centre-ville prennent une ligne directe juste devant chez eux pour arriver au centre !

Avec la création de cette navette reliant uniquement certains points du Pentagone nous assistons aux prémisses de cette conception du transport en commun dans cette zone. La Ville a non seulement imposé une dégradation du réseau de bus de la STIB mais elle a réussi à lui faire

Het reguliere personenvervoer is gereglementeerd en in het Brussels Gewest is de bevoegde operator de MIVB. Mag een gemeente dan een openbaarvervoernetwerk exploiteren dat door een privébedrijf wordt gefinancierd?

Beleidsmatig is het verontrustend dat het gewestelijk georganiseerd openbaar vervoer ondergraven wordt door een plaatselijk, deels privaat aanbod dat aan de behoeften van één enkele doelgroep tegemoet wil komen, namelijk de shoppers. Het aanbod van de MIVB in het stadscentrum wordt al jaren afgebouwd. Verplaatsingen van de ene kant van het gewest naar de andere kant worden alsmaar moeilijker. Bovendien nemen de kosten van de MIVB aanzienlijk toe. Als ze de frequentie op één buslijn moet verhogen, kan ze dat niet meer op een andere lijn, waar dat ook nodig is.

De aanpassingen kwamen er op vraag van het Brusselse stadsbestuur, omdat u de MIVB bijzonder slecht verdedigde. Heel toevallig wil het stadsbestuur nu ook geen gelede bussen meer in het stadscentrum, wat betekent dat reizigers nog een extra keer moeten overstappen.

Dat Brussel-Stad nu pendelbusjes inzet, geeft goed weer hoe het het openbaar vervoer ziet. Het stadsbestuur ondergraft het busnetwerk van de MIVB en slaagt er bovendien in om een nieuwe lijn te financieren, die inspeelt op de behoeften van autobestuurders die hun wagen aan de rand van de Vijfhoek hebben geparkeerd. De klassieke MIVB-reiziger blijft in de kou staan.

In toonaangevende kringen bestempelt men de pendelbussen als een gadget.

Hoe strookt overigens dat aanbod met dat van de MIVB, die ook een pendelbus in gebruik wil nemen?

financer une nouvelle ligne, répondant à cette philosophie de la navette qui correspond plus aux besoins des automobilistes garés en bordure du Pentagone qu'à ceux des usagers classiques de la STIB.

Je ne vous cacherai pas qu'il m'est revenu que, dans les milieux autorisés, le mot "gadget" est fréquemment utilisé pour qualifier cette navette.

Nous nous interrogeons en outre sur une offre qui vient doubler cette fameuse navette que la STIB s'apprête à mettre en service,

M. Pascal Smet, ministre.- Que sont les milieux autorisés ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les milieux autorisés sont les spécialistes, les experts qui travaillent sur la mobilité à Bruxelles et sur les transports en commun en particulier. Ces gens-là parlent de gadget.

(Rumeurs)

Une fois de plus, il semble que la Ville impose sa vision "localiste" qui ne répond qu'à des intérêts très précis, au détriment d'une conception régionale qui rencontre les besoins de tous les usagers et pas seulement ceux des clients.

Cette nouveauté pose également la question du précédent. Est-ce qu'à l'avenir, toute commune pourra, selon ses envies ou pour pallier les manquements de la desserte de la STIB dans certains quartiers, faire appel à des investisseurs privés pour sponsoriser un réseau parallèle et semi-privé de transport en commun ?

Ce type de fausse bonne idée risque fort de mettre en danger la cohérence du réseau et le caractère public du transport en commun dans notre Région. Je ne vous apprendrai rien en vous disant que "qui paie, décide". Donc, si une ligne est financée par un acteur privé, celui-ci sera en assez bonne position pour exercer son influence, officielle ou officieuse, sur une série de modalités.

Je souhaiterais donc savoir si vous avez été consulté avant la décision de mise en service de ces navettes ? Il a été question d'une conférence de presse qui aurait été retardée pour cause de

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Wat zijn toonaangevende kringen?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Experts die werken rond mobiliteit in Brussel, in het bijzonder het openbaar vervoer, noemen de pendelbusjes een gadget.*

(Rumoer)

Eens te meer lijkt het stadsbestuur zijn visie op te dringen, die niet verder reikt dan Brussel-Stad en slechts zeer beperkte belangen dient ten nadere van een gewestelijke dienst die alle gebruikers bedient.

Er ontstaat bovendien een precedent. Zal elke gemeente voortaan een beroep kunnen doen op privé-investeerders om een parallel vervoersnetwerk uit de grond te stampen?

Dat soort vals goede ideeën bedreigt het openbaar vervoer. Wie betaalt, beslist. De privé-investeerder kan zijn invloed laten gelden voor een hele reeks modaliteiten.

Overlegde de stad met u voor ze die pendelbusjes invoerde? Er zou een persconferentie zijn uitgesteld wegens wrijvingen.

Overlegden de stad en de MIVB vooraf?

Werden de werknemersorganisaties bij de MIVB op de hoogte gebracht van de oprichting van een openbaarvervoerdienst buiten de gewestelijke openbare dienst? Ik weet niet onder welk statuut de bestuurders van de busjes van de stad werken, maar ik betwijfel of dat even goed geregeld is als dat van de MIVB-bestuurders. Wellicht wordt er op

frictions.

La Ville et la STIB se sont-elles concertées en amont ?

Les organisations représentatives des travailleurs de la STIB ont-elles été prévenues de la création d'un service de transport public en dehors du service public régional ? Je ne dispose d'aucune information sur le statut des chauffeurs de navettes de la ville, mais je doute qu'il soit aussi réglementé que celui des conducteurs de la STIB. Nous pourrions parler d'une pression à la baisse sur les frais de personnel.

Désormais, toute commune est-elle libre de façonner un réseau de transport public bis pour peu qu'elle trouve des sponsors privés pour ce faire ? Je vous épargnerai ce que je pense par ailleurs de l'invasion publicitaire supplémentaire que cela nous apporte.

Discussion conjointe

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Nous assistons à deux débats qui ne sont pas forcément étrangers l'un à l'autre. Il y a d'abord celui sur les navettes de minibus organisées par la Ville de Bruxelles. Je rejoins à ce propos les questions posées, notamment, par M. Kompany sur la légalité du dispositif et sur les modalités de sa mise en place.

J'aimerais savoir comment ce projet de navettes a été élaboré en concertation avec la Région, et comment il sera évalué. Je ne suis pas persuadé que ces minibus n'attirent que les personnes désireuses de faire leurs courses. Il serait intéressant de vérifier si un circuit de transport public parallèle ne s'est pas réellement développé, vu les attentes et besoins exprimés à cet égard.

Ce qui nous amène au deuxième débat, à savoir la décision de prévoir des minibus affrétés par la STIB à l'intérieur du Pentagon.

Dès le commencement du projet de piétonnier et du Plan de mobilité qui l'accompagnait, nous avions

personeelskosten bespaard.

Staat het nu elke gemeente vrij om een parallel openbaarvervoernet op te richten, als ze privé-sponsors vindt? Dan heb ik het nog niet over de te verwachten overvloed aan reclame.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *We hebben het hier in feite over twee zaken, die niet geheel los van elkaar staan. Enerzijds zijn er de shoppingpendelbusjes van de stad Brussel, wat de vraag doet rijzen naar de wettelijkheid ervan en de modaliteiten.*

Op welke manier heeft de stad Brussel overlegd met het gewest voor de invoering van de pendelbussen? Op welke manier zal het project geëvalueerd worden? Ik ben er immers niet van overtuigd dat die busjes alleen maar klanten zullen aantrekken. Daarom zouden we moeten nagaan of er ondertussen ook geen gelijkaardig aanbod met het openbaar vervoer is.

Anderzijds zijn er de minibussen die de MIVB zal inzetten binnen de Vijfhoek. Hoe passen de nieuwe lijnen in het mobiliteitsplan voor de Vijfhoek en de voetgangerszone?

Eerder werd er een evaluatie van dat mobiliteitsplan aangekondigd om een objectief beeld te

suggéré l'idée de créer une ligne de minibus qui circuleraient plus rapidement et plus facilement que les bus classiques dans le Pentagone, et éventuellement dans le piétonnier ou, du moins, au plus près de la zone piétonne.

Comment ces nouvelles lignes s'intégreront-elles dans le Plan de mobilité englobant le Pentagone et le piétonnier ?

À ce propos, j'attends toujours la présentation du bilan de ce plan. En réponse à ma question écrite, il m'avait été annoncé que l'évaluation du Plan de mobilité nous serait présentée pour objectiver ces questions de ruptures de charge et identifier les lignes qui fonctionnent et celles qui ne fonctionnent pas.

Vu les ruptures de charge que l'on a connues, ces minibus auront-ils accès à la zone piétonne ?

Comment les lignes et les parcours seront-ils définis ?

Qu'adviendra-t-il des minibus de la Ville de Bruxelles s'il existe une offre parallèle de navettes organisée par la STIB qui rempliraient les mêmes missions ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *La conférence de presse annoncée a été reportée à plusieurs reprises et de manière très étrange. Et quand elle s'est finalement tenue, c'était curieusement surtout pour vanter la bonne collaboration entre la Ville et la Région. De plus, elle ne s'est déroulée qu'en français.*

Un service de navettes entre les quartiers commerciaux est une très bonne idée.

Comment le dossier a-t-il vu le jour ? Quelles en sont les modalités ? Quelle est la contribution de la STIB ? Quel est l'avenir réservé aux navettes ?

krijgen van de verdwenen overstapmogelijkheden en om het succes van de lijnen na te gaan. Tot dusver hebben we die evaluatie nog niet te zien gekregen.

Zal de voetgangerszone toegankelijk zijn voor de minibussen?

Op welke manier zullen de lijnen en trajecten bepaald worden?

Wat gebeurt er met de pendelbussen van de stad Brussel als de MIVB een gelijkaardig aanbod invoert?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ook ik heb vernomen dat de aangekondigde persconferentie op een zeer vreemde manier en verschillende keren is uitgesteld. Toen het er uiteindelijk toch van kwam, werd vooral de loftrompet gestoken over de goede samenwerking tussen stad en gewest, hetgeen toch enigszins eigenaardig is. Bovendien verliep de persconferentie eentalig in het Frans.

Een gratis pendeldienst tussen winkelbuurten is zeker een goed idee. Het is soms al moeilijk om met het openbaar vervoer van het parlement tot de Dansaertstraat te geraken. Je moet wandelen of voor Villo! opteren.

Hoe is het dossier tot stand gekomen? Wat zijn de modaliteiten? Wat is het aandeel van de MIVB? Welke toekomst is er voor de busjes weggelegd?

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Il est évident que l'ordonnance stipulant que la STIB a le monopole des transports publics à Bruxelles pose problème. Le service de navettes ne cadre visiblement pas avec cette ordonnance.*

Soit nous conservons le monopole de la STIB et il faut faire quelque chose par rapport à ce service de navettes, soit nous autorisons qu'à l'avenir, des services soient aussi offerts par d'autres partenaires que la STIB, lesquels répondront à une certaine demande.

Quelle position devons-nous adopter par rapport à l'ordonnance ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. Van Goidsenhoven, des expériences de bus automatisés sont effectivement menées dans d'autres villes. Toutefois, je formulera deux remarques à ce propos.

D'abord, les véhicules autonomes de ce type ne sont pas encore homologués sur notre territoire. Ensuite, ils ne peuvent circuler que sur des sites exclusivement réservés aux bus, soit sans aucune cohabitation avec d'autres véhicules, ni avec les piétons. Il est donc impossible de les implanter dans le centre-ville dans l'état actuel de la technologie.

À ma connaissance, un projet de ce genre est porté en Belgique, à l'aéroport de Bruxelles National. Il vise à relier des bâtiments attenants avec un bus autonome, mais il s'agira d'une desserte dans un zoning en circuit fermé. Je crois fermement aux voitures automatisées, mais dans l'état actuel de la technologie, elles ne sont pas à l'ordre du jour à Bruxelles.

J'en viens aux navettes de minibus organisées par la Ville de Bruxelles. Il y a longtemps que la

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het spreekt voor zich dat er een probleem rijst ten aanzien van de ordonnantie die bepaalt dat de MIVB het monopolie heeft van het openbaar vervoer in Brussel. De pendeldienst met minibusjes stroot duidelijk niet met die ordonnantie.

Ofwel houden we vast aan het MIVB-monopolie en moet er iets gebeuren met die pendeldienst. Ofwel laten we de ordonnantie voor wat ze is en staan we toe dat er voortaan ook diensten worden aangeboden door andere partners dan de MIVB. Op een aantal punten zullen die partners ongetwijfeld beantwoorden aan een bepaalde vraag om zich in de stad te verplaatsen.

Welk standpunt moeten we innemen ten opzichte van de ordonnantie? Ik neem in deze kwestie geen stelling in. Ikwerp enkel de vraag op.

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Andere steden experimenteren met geautomatiseerde bussen, maar zulke voertuigen zijn nog niet goedgekeurd voor ons grondgebied. Bovendien kunnen ze alleen op voorbehouden busbanen rijden. Met de huidige stand van de technologie is het onmogelijk om ze in het stadscentrum te laten rijden.*

Samen met de stad Brussel denkt het gewest al lang over een buslijn tussen de boven- en de benedenstad. Vooral winkeliers dringen daarop aan. Ik vond dat zo'n lijn in het MIVB-aanbod thuisoorde. Wel moeten dat kleinere bussen zijn, wil men het centrum en de voetgangerszone kunnen aandoen. Dat laatste idee lieten we varen om te vermijden dat andere voertuigen in de voetgangerszone terecht zouden komen.

Het spreekt voor zich dat, wanneer de zeven elektrische bussen die de MIVB heeft besteld, in het voorjaar in gebruik worden genomen, de minibusjes van de stad Brussel geen zin meer hebben.

Laat ik even de context schetsen. Oorspronkelijk

Région songe, avec la Ville de Bruxelles, à organiser une ligne de bus pour relier le bas et le haut de la ville. La demande émanait surtout des commerçants. Selon moi, une telle ligne de bus régulière avait sa place dans l'offre de la STIB. Bien entendu, les bus devaient être de plus petite capacité afin de pouvoir circuler dans les rues du centre-ville et dans le piétonnier. S'agissant du piétonnier, l'idée a été abandonnée pour des raisons de sécurité, car d'autres véhicules auraient pu profiter de cet accès.

Le 20 juin 2017, la STIB a effectivement commandé sept bus électriques qui seront livrés et mis en service au printemps 2018 pour parcourir un itinéraire similaire. J'y reviendrai, mais il va de soi que, lorsque les bus de la STIB seront opérationnels, les navettes de minibus organisées par la Ville de Bruxelles perdront toute utilité et devront se chercher un autre parcours si la Ville veut les conserver.

Je rappelle brièvement le contexte de ce projet. Dans le passé, des contacts ont eu lieu entre la Ville de Bruxelles et la STIB, mais pas avec moi, ni avec mon cabinet ou Bruxelles Mobilité. Au début, la Ville de Bruxelles a demandé à la STIB si elle pouvait utiliser la concession octroyée à la société Open Tours, spécialisée dans les bus touristiques. La STIB a répondu par la négative à cette requête, puisque ce n'est pas autorisé dans le cadre de la concession. La Ville a ensuite pris l'initiative d'octroyer une concession à un opérateur privé, Open Tours qui, à son tour, a cherché un sponsor pour financer l'opération. La Ville de Bruxelles a payé une partie - à hauteur, je crois, de 100.000 euros - le reste étant assumé par le sponsor privé.

Nous avons appris cette initiative par voie de presse. Nous avons donc pris contact avec la Ville de Bruxelles pour l'avertir qu'elle agissait sans l'autorisation de la Région. Par ailleurs, le transport rémunéré de voyageurs par route est soumis à une autorisation délivrée par Bruxelles Mobilité dont la Ville de Bruxelles ne disposait pas non plus.

Nous avions le choix entre deux attitudes : entrer en guerre avec la Ville - d'autant que mon parti ne fait plus partie de la majorité - ou discuter et trouver un accord dans l'intérêt des Bruxellois. C'est cette dernière option que j'ai retenue.

vroeg de stad Brussel aan de MIVB - er waren geen contacten met mij, mijn kabinet of Brussel Mobiliteit - of ze de concessie van Open Tours voor de pendeldienst mocht gebruiken. De MIVB wees dat verzoek af, omdat dit niet toegestaan was in het kader van de concessie. Daarop verleende de stad Open Tours een nieuwe concessie, terwijl de operator op zoek ging naar een financier. De stad Brussel heeft als ik me niet vergis 100.000 euro uitgetrokken, terwijl een privésponsor de rest betaalt.

Het initiatief is ons via de media ter ore gekomen. We hebben de stad Brussel erop gewezen dat betaald reizigerstransport onderworpen is aan een vergunning, die door Brussel Mobiliteit moet worden uitgereikt.

In het belang van alle Brusselaars hebben we ervoor gekozen om tot een akkoord te komen met de stad. Dat was des te meer nodig gelet op de grote vertraging met de voetgangerszone en de negatieve gevolgen van de aanslagen voor de handel. Nadat ik de situatie schriftelijk had uitgelegd, diende de stad een aanvraag in en kon ik krachtens de Besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, na advies van zowel Brussel Mobiliteit en de MIVB een voorlopige en voorwaardelijke vergunning voor negen maanden toekennen in afwachting van de resultaten van het onderzoek door Brussel Mobiliteit. Als de negen maanden verstrekken zijn, moet ik een definitieve beslissing nemen. Tegen die tijd zouden de MIVB-bussen moeten rijden. We zullen dan met de stad Brussel en het bedrijf bekijken wat er met de minibusjes moet gebeuren.

Mevrouw Delforge, we moeten inderdaad waakzaam zijn. Het is niet de bedoeling om privébedrijven te vragen om buslijnen te exploiteren, want dat zou tot een ongewenste privatisering van het openbaar vervoer leiden.

Maar als we de redenering doortrekken, moeten we ook de reclame op de bus van de MIVB ter discussie stellen.

J'ai fait valoir que nous croyions en cette initiative puisque le gouvernement avait décidé, de son côté, de développer un projet similaire et que la STIB avait déjà commandé les bus. Néanmoins, étant donné le retard considérable enregistré dans le développement du piétonnier et les retombées négatives des attentats sur le commerce, j'ai conseillé à la Ville de Bruxelles d'introduire une demande pour ouvrir cette ligne. Comme plusieurs d'entre vous l'ont relevé, la Ville de Bruxelles n'a pas légalement le droit de le faire sans l'accord de la Région, puisque la STIB a le monopole sur les transports publics. D'ailleurs, quiconque souhaiterait organiser un transport rémunéré de personnes régulier tomberait sous le coup de cette législation régionale.

J'ai écrit une lettre à la Ville de Bruxelles pour lui expliquer la situation. Des concertations ont été menées avec tous les partenaires. Au final, la Ville de Bruxelles a introduit une demande et, en vertu de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, je peux accorder une autorisation provisoire, sous conditions, d'une durée de neuf mois en attendant les résultats d'une enquête sur la demande.

Vu le retard considérable accumulé dans le chantier de réaménagement des boulevards centraux, les attentats de mars 2016 et compte tenu de l'initiative similaire de la Région, j'ai délivré, à titre très exceptionnel, cette autorisation provisoire de neuf mois à la Ville de Bruxelles en attendant les résultats de l'enquête à réaliser par Bruxelles Mobilité par rapport à cette demande.

Bruxelles Mobilité m'a transmis son avis. La STIB m'a remis le sien. C'est sur cette base que nous avons donné cette autorisation temporaire. Au terme des neuf mois, je devrai prendre une décision définitive. Normalement, au terme de ce délai, les bus de la STIB circuleront. À ce moment-là, nous nous concerterons avec la Ville de Bruxelles et l'acteur privé afin de déterminer comment les minibus pourraient être réorientés ou participer à de meilleures connexions, mais toute annonce à ce sujet est encore prématurée.

Nous n'avons donc pas opté pour un conflit avec la Ville de Bruxelles, qui serait défavorable aux Bruxellois, mais pour une collaboration. C'est ce qu'il convient de retenir.

Mme Delforge, il faut en effet être vigilant à cet égard. Il ne s'agit pas de commencer à demander à des acteurs privés d'exploiter des lignes de bus, au risque d'assister à un début de privatisation des transports en commun que nous ne souhaitons pas.

Mais si l'on suit ce raisonnement jusqu'au bout, on pourrait également remettre en question la publicité apposée sur les bus de la STIB.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne suis pas favorable à la publicité sur les bus de la STIB mais, en l'occurrence, il s'agit plutôt du parrainage d'une ligne.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous sais anti-publicitaire.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Dans ce cas-ci, les choses vont au-delà de la location d'un espace publicitaire, puisqu'il s'agit de s'octroyer une ligne.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai expliqué les conditions et les raisons pour lesquelles nous avons temporairement autorisé cette ligne de bus. Elles empêchent la création d'un précédent.

M. Kompany, la STIB a mis en place des navettes gratuites pendant les Plaisirs d'hiver, du 25 novembre 2016 au 1^{er} janvier 2017, sous la forme de deux parcours en boucle se rejoignant à proximité de la place De Brouckère.

La STIB a fait appel à un bureau d'études spécialisé pour compter le nombre de voyageurs. La fréquentation totale du service est évaluée à un peu moins de 1.000 personnes au total, dont un tiers de Bruxellois. Un tiers des utilisateurs de la navette ont stationné leur véhicule dans un parking souterrain.

J'avais espéré que cette action de la STIB remporterait davantage de succès. Il s'agit d'une nouvelle offre de transport qui n'est pas encore ancrée dans les habitudes. Il faudra prendre le temps de fournir les explications nécessaires à la population et avoir le courage de ne pas mentir ou de ne pas faire croire que tout le monde peut venir en voiture en ville. Cette époque est bel et bien révolue.

Les automobilistes se retrouveront coincés dans un

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik ben geen voorstander van reclame op de bussen van de MIVB, maar in dit geval gaat het over het sponsoren van een lijn.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik weet dat u tegen reclame bent.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Hier gaat het wel over veel meer dan het huren van reclameruimte. Hier gaat het erom dat men zich een lijn toekent.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik heb u uitgelegd onder welke voorwaarden en waarom we de buslijn tijdelijk toestaan. Die situatie kan niet als precedent gelden.*

Mijnheer Kompany, de MIVB heeft tijdens Winterpret van 25 november 2016 tot 1 januari 2017 gratis pendelbussen ingelegd. Het ging om twee lussen die op het De Brouckèreplein samenkwamen. Alles bij elkaar maakten er bijna duizend reizigers gebruik van, waarvan een derde Brusselaars.

Ik wou dat dit aanbod meer bijval had gekregen. We moeten de bevolking erop durven te wijzen dat niet iedereen met de auto de stad in kan en we moeten reizigers aanmoedigen de auto achter te laten in de publieke parkings van het centrum om dan een pendelbus te nemen.

We volgen dit alleszins op.

embouteillage et contribueront à la mauvaise qualité de l'air et à la mauvaise qualité de vie. Il faut les encourager à utiliser les parkings publics du centre, et ensuite à emprunter les navettes. Cela permettra de désengorger tout un quartier où l'activité et la circulation sont intenses durant les Plaisirs d'hiver, alors que les parkings publics restent vides.

Cette première expérience n'a pas connu un franc succès. Nous surveillerons son évolution.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'ai pris note des contraintes techniques, au regard des technologies actuelles, liées à la circulation des bus automatisés.

La formule de desserte en circuit fermé, telle qu'adoptée à l'aéroport de Bruxelles National, pourrait peut-être s'appliquer au plateau du Heysel.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Pourriez-vous me transmettre par écrit le nombre total de passagers transportés dans le cadre de cette opération ?

M. Pascal Smet, ministre.- Un peu moins de mille.

M. Pierre Kompany (cdH).- L'expérience sera-t-elle réitérée dans les mêmes conditions ?

M. Pascal Smet, ministre.- En principe, oui.

M. Pierre Kompany (cdH).- Vous avez évoqué une concertation entre la Ville de Bruxelles et la STIB quand cette dernière déployera ses bus. Pourquoi cette concertation ne débute-t-elle pas dès aujourd'hui, afin d'éviter les surprises de dernière minute ?

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

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik onthoud dat automatische bussen nog niet kunnen worden ingezet wegens technische beperkingen. Een gesloten circuit, zoals op Brussels Airport, zou misschien een oplossing kunnen zijn voor de Heizelvlakte.*

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Kunt u me het aantal vervoerde passagiers schriftelijk mededelen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het waren er net geen duizend.*

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Wordt dit initiatief vervolgd onder dezelfde voorwaarden?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In principe wel.*

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *U verwees naar overleg tussen de stad Brussel en de MIVB over wanneer die haar bussen zal inleggen. Waarom wordt er nu al geen begin gemaakt met dat overleg?*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous ne m'avez pas dit si les organisations représentatives des travailleurs de la STIB avaient été, si pas consultées, au moins prévenues. La présence de chauffeurs aux statuts hétérogènes sur des lignes de transport public pose question.

Je réinterroge cette philosophie du transport public qui consiste à conseiller aux gens de se rendre en voiture jusqu'aux entrées du Pentagone et d'emprunter ensuite une navette gratuite. Je croyais naïvement que nous avions pour objectif de prévoir de bonnes liaisons pour les habitants de la Région bruxelloise à partir de chez eux, depuis l'extérieur vers l'intérieur du Pentagone.

Or les moyens mis à disposition pour ces navettes sont investis au détriment d'autres lignes qui sont très mal desservies. De plus, la Ville de Bruxelles a imposé la dégradation des parcours de bus réguliers de la STIB en raison des aménagements du piétonnier.

M. Pascal Smet, ministre.- La situation va être rétablie.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous l'attendons depuis longtemps. Entre-temps, les habitudes changent.

Le message que vous transmettez est que, pour ne pas perdre de temps et se rendre rapidement dans le centre, il faut d'abord prendre sa voiture et rejoindre un parking, où l'on est pris en charge. Tandis que ceux qui emprunteront les transports en commun à partir de chez eux galèreront un peu plus encore...

Un véritable problème se pose au niveau de la conception de réseau. Il ne s'agit plus de transport en commun comme mode de déplacement universel, mais bien d'une confiscation des lignes de transport en commun pour un public, somme toute, très restreint.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *U hebt niet geantwoord op de vraag of de vakbonden bij de MIVB op de hoogte zijn gebracht.*

Ik blijf het vreemd vinden om mensen met de auto naar de Vijfhoek te laten rijden en ze daar te laten overstappen op een gratis pendelbus. Was het niet de bedoeling om alle Brusselaars van bij hen thuis een goede verbinding met de Vijfhoek aan te bieden? In plaats van de middelen te besteden aan goede verbindingen, investeert u ze in pendelbusjes. Bovendien heeft de stad Brussel de reguliere MIVB-bussen beperkingen opgelegd door de heraanleg van de voetgangerszone.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat is maar tijdelijk.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *We duurt al lang en intussen veranderen gewoontes.*

U geeft als boodschap dat wie snel naar het centrum wil, best de auto neemt naar een parking en dan gebruikmaakt van de pendelbus. Bovendien gaat het niet meer om openbaar vervoer voor het grote publiek, maar om vervoer voor een beperkt aantal gebruikers.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

concernant "la politique menée en termes de signalétique et d'offre intermodale pour les correspondances STIB et SNCB".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Mon groupe parlementaire, et essentiellement deux de ses collaborateurs, ont beaucoup travaillé durant l'été, sous votre houlette et la mienne, pour identifier sur le terrain les offres intermodales connues et communiquées aux usagers.

Nombreux sont les membres de cette commission favorables au transport des usagers par chemin de fer à l'intérieur même de la Région bruxelloise. Je pense même que nous pourrions être unanimes sur ce point. Cette option ne génère ni coût, puisqu'elle utilise les infrastructures existantes, ni pollution particulière. Mais encore faut-il un véritable lien connu entre les stations de la STIB et les gares ferroviaires, et une information sur les itinéraires.

La Région compte 34 gares pour 65 kilomètres de voies ferrées. Plusieurs lignes sont déjà concurrentielles (26, 50 et 60). Elles relient les gares de Berchem, Jette et Bockstael au quartier européen en dix minutes, et au quartier universitaire en quinze minutes. Avec les transports de la STIB, il faut environ une heure pour le même déplacement.

Il apparaît que trop de points d'arrêt ne sont pas connus du public ou ne sont pas visibles depuis l'espace public. Beaucoup de Bruxellois ignorent même l'existence d'une gare de chemin de fer dans leur quartier ou à proximité. Une meilleure visibilité implique une meilleure signalétique de l'offre intermodale.

Nous nous sommes rendus sur place pour vérifier 144 points de correspondance entre la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) et la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) autour des 34 gares. Un travail de

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

betreffende "het beleid inzake signaliek en intermodaal aanbod voor de MIVB- en NMBS-aansluitingen".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Twee medewerkers van mijn parlementaire fractie hebben deze zomer hard gewerkt om het intermodale aanbod in kaart te brengen.*

Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat het gebruik van de trein binnen Brussel moet worden aangemoedigd. Die optie brengt geen kosten met zich mee, aangezien de infrastructuur al bestaat, en veroorzaakt geen specifieke vervuiling. De aansluitingen tussen de trein en de metro zijn evenwel niet voldoende bekend.

Het gewest telt 34 stations en 65 km sporen. Meerdere lijnen zijn al concurrentieel, zoals de lijnen 26, 50 en 60. Ze verbinden de stations van Berchem, Jette en Bockstael in tien minuten met de Europese wijk en in vijftien minuten met de universitaire wijk. Met de MIVB duurt dezelfde verplaatsing ongeveer een uur.

Heel wat stopplaatsen zijn evenwel niet bekend bij het publiek of niet voldoende zichtbaar vanop straat. Heel wat Brusselaars weten niet dat er een treinstation in hun buurt is. Die zichtbaarheid kan worden vergroot door een betere signalisatie.

Wij hebben 144 aansluitingen tussen de MIVB en de NMBS aan de 34 stations gecontroleerd. Een echt monnikenwerk, dat echter bijzonder nuttig is gebleken.

(Opmerkingen van de heer Cerexhe)

Slechts elf aansluitingen scoren het gemiddelde op de vier indicatoren die we hadden vooropgesteld: visuele en gesproken aankondigingen in de voertuigen, plannen, bewegwijzering en voorzieningen voor slechtzienden en personen met

bénédictin, cher peut-être selon M. Cerexhe, mais utile.

(Remarques de M. Cerexhe)

Indépendamment des philosophies des uns et des autres, nous constatons que seules onze correspondances atteignent la moyenne sur les quatre indicateurs que nous avons fixés nous-mêmes, à savoir : annonces visuelles et vocales à l'intérieur des véhicules, plans, fléchages et autres indicateurs aux arrêts et dispositifs d'assistance pour les malvoyants et les personnes à mobilité réduite (PMR).

Quelque 29% des stations avec correspondances ne bénéficient d'aucune annonce vocale indiquant la proximité de la gare et 47% en ce qui concerne les annonces visuelles. Quant aux plans, il en existe sept catégories, dont la rédaction est à chaque fois différente, qui ne sont pas spécialement compréhensibles ou lisibles.

Pour les PMR, seules 55% des correspondances entre stations de métro et gares disposent d'un ascenseur. La situation est encore pire pour les bornes Braille : seules 22% des stations sont bien équipées à cet égard.

Enfin, 47,7% des gares, soit près de la moitié, ne disposent pas d'emplacements pour vélos.

La STIB et la Région sont compétentes et ont des obligations dans ce domaine. Nous avons déposé une proposition de résolution qui - je l'espère - sera débattue bientôt et votée à l'unanimité parce qu'elle n'est en rien polémique et ne vise qu'à favoriser l'intermodalité.

Quelle est la politique menée en matière de signalétique et d'offre intermodale au niveau des correspondances STIB et SNCB ? Comment expliquez-vous que les correspondances STIB et SNCB ne fassent pas systématiquement l'objet d'annonces visuelles et vocales ? Envisagez-vous une telle systématique ? Dans l'affirmative, quand ?

Quelles sont les mesures prises par la STIB concernant l'harmonisation des plans de quartier ?

Vous êtes-vous concerté avec le niveau fédéral en vue d'améliorer le fléchage et la signalétique pour

beperkte mobiliteit.

Voor 29% van de stations is er geen gesproken aankondiging en voor 47% geen visuele aankondiging. We hebben zeven verschillende soorten plannen gezien, die niet altijd duidelijk zijn. Slechts 55% van de stations heeft een lift en slechts 22% van de stations is uitgerust met brailleborden. Tot slot zijn er in 47,7% van de stations geen fietsenstallingen.

De MIVB en het gewest zijn bevoegd en hebben verplichtingen ter zake. We hebben een voorstel van resolutie ingediend dat hopelijk binnenkort zal worden besproken en aangenomen.

Welke signalisatiebeleid voeren de MIVB en de NMBS met betrekking tot het intermodaal aanbod? Waarom worden de aansluitingen tussen de MIVB en de NMBS niet systematisch visueel en vocaal aangekondigd? Overweegt u om die aankondigingen te systematiseren? Wanneer?

Zal de MIVB de wijkplannen harmoniseren?

Zal er een bewegwijzering op de gewestwegen komen in de buurt van de haltes en stations?

Zult u de uurregelingen van de treinen vermelden op de aankondigingsborden van de MIVB?

Welk beleid voert parking.brussels met betrekking tot de fietsenstallingen aan de 34 stations? Zullen er bijvoorbeeld beveiligde stallingen komen, zoals aan het station Delta?

Hebt u overleg met Villo gepleegd om aan alle stations een Villostandplaats in te richten?

Zullen er taxistandplaatsen aan de stations komen?

les correspondances STIB et SNCB ? Avez-vous étudié l'opportunité de prévoir un fléchage sur les voiries régionales à proximité des gares et haltes ? Envisagez-vous d'intégrer les horaires des lignes est dans les afficheurs de la STIB ?

Quelle est la politique menée par parking.brussels à l'égard des installations de stationnement pour vélos à proximité des 34 gares et haltes ? Avez-vous prévu, par exemple, d'installer des boxes sécurisés comme à la station Delta, où la mesure remporte un franc succès ?

Avez-vous eu une concertation avec l'opérateur Villo pour déployer des stations à proximité de l'ensemble des gares et haltes ?

Envisagez-vous de placer des emplacements de taxis toujours aux abords des haltes et gares ?

Discussion

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Puisque nous évoquons la signalisation, je souhaiterais intervenir sur deux plans, celui du fond et celui de la forme.

Sur le fond, je voudrais vous interroger sur l'amélioration de la signalisation du réseau S à Bruxelles. En réponse à une question écrite que je vous ai posée cet été sur le sujet, vous m'indiquez qu'une opération de communication était en cours de conception entre Bruxelles Mobilité, la STIB et la SNCB et qu'elle ciblerait directement l'offre de trains S et l'intermodalité possible avec le réseau de la STIB.

Pourriez-vous m'en dire davantage sur l'état d'avancement de ce travail de conception et sur le calendrier de concrétisation de cette opération sur le terrain ?

Vous m'indiquez, par ailleurs, que les seules correspondances reprises de manière détaillée sur les écrans à cristaux liquides des véhicules et dans les annonces vocales sont celles de la STIB et que, pour les autres réseaux - De Lijn, TEC, SNCB -, seul l'affichage de leur logo ou la mention "chemin

Bespreking

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Als het over signalisatie gaat, moeten we het over zowel de inhoud als de vorm hebben.*

Wat de vorm betreft, antwoordde u op een schriftelijke vraag van mij over een betere signalisatie van het S-net in Brussel dat Brussel Mobiliteit, de MIVB en de NMBS een communicatie-operatie opzetten over het aanbod aan S-treinen en de mogelijke intermodaliteit met het MIVB-netwerk.

Hoever staan ze daarmee? Wanneer wordt de operatie op het terrein uitgevoerd?

U zegt dat de enige verbindingen waarover details op de lcd-schermen zullen verschijnen en zullen worden omgeroepen, die van de MIVB zullen zijn. Van de andere vervoersmaatschappijen verschijnen alleen de logo's. Het argument daarvoor is dat het onmogelijk is om alle lijnen van De Lijn in Brussel-Noord of de verschillende treinen in Brussel-Zuid in drie talen te afficher en of om te roepen. Bovendien zijn niet alle verbindingen met het S-net op alle dagen en alle

de fer" étaient prévus. Il en va de même dans les stations.

L'argument avancé pour expliquer cette situation est qu'il n'est pas possible d'énumérer, par exemple, les 25 lignes de la société De Lijn à la gare de Bruxelles-Nord ou les différents trains - IC, IR, S, Thalys, Eurostar... - à la gare de Bruxelles-Midi, en plus de celles de la STIB, et ce, en trois langues. En outre, s'agissant notamment du réseau S, les correspondances ne sont pas assurées certains jours à certaines heures. Ces arguments, je peux les comprendre partiellement. Néanmoins, il est tout à fait possible et souhaitable de surpasser ces difficultés.

Nous parlons ici d'un mode de communication en particulier, à savoir les écrans à cristaux liquides, les annonces vocales, etc. Or il faut exploiter tous les modes de communication à notre disposition. S'il peut être compliqué, pour les raisons évoquées, de tout communiquer par signalisation classique dans les stations, aux arrêts, dans les métros, les trams et les bus, il est tout à fait envisageable d'améliorer le système par le biais des applications mobiles existantes. Même si l'ensemble des usagers n'en disposent pas et qu'il ne convient pas de miser uniquement sur ce mode d'information, reconnaissons toutefois qu'il est accessible à un public suffisamment large pour être davantage développé.

La réflexion menée par Bruxelles Mobilité, la STIB et la SNCB intègre-t-elle la dimension numérique et pourra-t-on profiter des outils technologiques à notre disposition pour bénéficier d'une meilleure information que celle actuellement accessible ?

Ma deuxième question porte sur la forme de la signalisation.

Nous avons voté, le 8 juillet 2016, une résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes porteuses d'un handicap. Le parlement demandait, entre autres, l'adaptation de la signalétique pour les personnes intellectuellement déficientes qui peuvent être totalement désorientées dans une station de métro ou dans l'espace public. Il s'agissait de procéder à un marquage au sol, à la transformation des lettres en pictogrammes représentant les métros, trams et bus (on peut y

uren gegarandeerd. Ik kan dat voor een stuk begrijpen, maar ik ben er evengoed van overtuigd dat het mogelijk en wenselijk is om voor die moeilijkheden oplossingen te zoeken.

Het gaat telkens om één communicatievorm, maar u moet alle mogelijke communicatiemiddelen inzetten. Het kan inderdaad te ingewikkeld zijn om alle opties ter plaatse weer te geven, maar u kan de basisinformatie bijvoorbeeld aanvullen via de bestaande mobiele apps. Niet iedereen maakt er gebruik van, maar de doelgroep die dat wel doet, is groot genoeg om die mogelijkheid verder uit te bouwen.

Houden Brussel Mobiliteit, de MIVB en de NMBS ook met de digitale middelen rekening? Kan de Brusselaar de beschikbare technologische middelen gebruiken om betere informatie te krijgen dan momenteel het geval is?

Daarnaast wil ik het over de vorm hebben.

Op 8 juli 2016 keurde het parlement een resolutie goed in verband met de toegankelijkheid van de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB voor personen met een handicap. Het parlement vroeg onder andere de aanpassing van de signalisatie voor personen met een mentale handicap, die gedesoriënteerd kunnen geraken in bijvoorbeeld een metrostation. Het ging om vloermarkeringen, de vervanging van letters door pictogrammen en de aanpassing van de ergonomie van de ticketmachines.

In juli zei u dat u de MIVB zou vragen hoever ze stond met die snel in te voeren "kleine maatregelen".

ajouter le train) ou à l'adaptation de l'ergonomie des bornes d'achat.

Lors d'une interpellation sur le sujet en juillet, vous m'aviez déjà précisé que vous interrogeriez la STIB sur l'état d'avancement de ces "petites mesures" qui pouvaient être mises en place rapidement. En effet, il ne s'agit pas de gros travaux d'infrastructure impliquant, par exemple, de régler des lacunes verticales et horizontales ou des problèmes de charroi.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le choix du train pour les déplacements est fonction de la durée du trajet, selon que l'on effectue un trajet court et urbain, ou un trajet long entre deux villes.

La question de la signalétique et de la signalisation en général est très importante. Dans les gares secondaires bruxelloises, il est possible de se trouver sur un quai et de voir un train arriver, sans savoir de quel train il s'agit.

Pour inciter les gens à utiliser ce mode de transport dans la ville, une signalisation adéquate est un élément fondamental.

Dans les trams zurichois, un écran affiche la liste des prochains départs de train, en temps réel. Ce système mériteraient d'être développé à Bruxelles, d'autant plus que les déplacements ne s'effectuent pas de la même façon sur le réseau classique de la STIB et sur celui de la SNCB.

Bien qu'il existe aujourd'hui un embryon de réseau S ou de réseau express régional (RER), nous sommes encore loin d'une situation garantissant une fréquence de trains toutes les dix minutes ou tous les quarts d'heure. À l'heure actuelle, il faut parfois attendre son train une trentaine de minutes, ce qui réduit à néant l'avantage que présente ce moyen de transport et encourage l'usager à continuer à emprunter le réseau de la STIB.

La personne qui se déplace en train doit savoir à quoi s'attendre, en particulier en cas de retards. Les choix des usagers des transports en commun s'opèrent en fonction de données en temps réel extrêmement précises et variées. Pour un même

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Als we mensen willen aansporen om zich binnen de stad te verplaatsen met de trein, is signalisatie van primordiaal belang. In sommige kleinere stations van Brussel kan het voorvalen dat je op een perron staat en een trein ziet aankomen zonder te weten om welke trein het gaat.*

In de trams van de stad Zürich krijg je op een scherm een realtimeoverzicht van de volgende vertrekende treinen. Zo iets zouden we in Brussel ook moeten hebben.

Hoewel er een embryonaal aanbod is van S-treinen en van het gewestelijk expresnet (GEN), bevinden we ons nog verre van een toestand waarbij we elke tien minuten of elk kwartier een trein kunnen nemen. Op dit moment moet je vaak een half uur wachten op je trein en daarmee gaat alle tijdswinst weer verloren ten opzichte van het MIVB-aanbod.

Treinreizigers moeten weten wat ze mogen verwachten, zeker in geval van vertragingen. Mensen moeten ook hun mobiliteitsstrategie kunnen aanpassen op basis van zeer nauwkeurige realtime-informatie.

Mensen die de trein willen gebruiken, kunnen hun Mobibkaart momenteel alleen maar valideren aan de hand van de verkoopautomaten van de NMBS en daar moet je soms aanschuiven. Het zou veel handiger en sneller zijn als ze daarvoor ook gewone Mobib-valideertoestellen konden gebruiken.

De plaatsing van dergelijke toestellen in treinstations doet niets af aan de nood aan

trajet, il est tout à fait possible de changer de stratégie de déplacement en fonction des contingences et des horaires.

Ce sont des aspects importants dont il faut tenir compte.

Alors qu'on ne se déplace pas de la même façon sur un trajet long que sur un trajet court, les automates de vente de la SNCB restent le seul moyen de valider une carte Mobib pour prendre un train S. En conséquence, pour valider sa carte, il faut faire la file devant l'automate avec les personnes qui veulent acheter un titre de transport. Il est un peu dommage de devoir intégrer à son temps de déplacement le risque d'attente à l'automate alors qu'il suffirait d'un simple valideur Mobib pour les usagers dont l'abonnement est en ordre.

Une telle mesure ne remplacera jamais les trains supplémentaires que nous aimerais voir circuler, mais pourrait néanmoins faciliter les déplacements intermodaux entre la STIB et la SNCB.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Nous avons déjà abordé ce sujet à plusieurs reprises dans cette commission. Vous aviez donné des exemples, à la SNCB et à la STIB, de signalisations trop petites, qui n'aident pas vraiment les usagers.*

À la SNCB, vous aviez pointé le manque d'informations sur les quais pour les usagers qui se rendent de la gare de Bruxelles-Nord à celle de Bruxelles-Midi.

À la STIB, vous aviez cité la station Rogier, où les lignes de tram desservant Bruxelles-Nord partent de deux étages différents.

Ce sont de petites choses, qui sont néanmoins très utiles. Il faudrait pouvoir harmoniser davantage le réseau S avec le train et le métro. Beaucoup de choses restent à faire. Je suis donc impatient d'entendre votre réponse.

bijkomende treinen, maar het zou het gecombineerd gebruik van NMBS- en MIVB-vervoersmiddelen alvast vergemakkelijken.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- We hebben het onderwerp al een paar keer in deze commissie besproken en u gaf toen zelf een aantal interessante voorbeelden om aan te tonen dat te kleine aanwijzingen de reizigers weinig vooruit helpen. U gaf een voorbeeld van de NMBS en een van de MIVB.

Ik herinner me dat u het had over een NMBS-reiziger die in Brussel-Noord stond om naar Brussel-Zuid te gaan, en daarover heel weinig informatie vond op de perrons.

In verband met de MIVB had u het over een reiziger in het Rogierstation, die naar Brussel-Noord wilde gaan. Er vertrekken daar op twee verdiepingen trams richting Brussel-Noord, maar het was niet duidelijk welke van de twee verdiepingen de reiziger moest nemen. Waar kwam de eerstvolgende tram richting Brussel-Noord aan?

Het gaat om kleine dingen, maar ze zijn wel heel nuttig want ze helpen mensen vooruit. Een betere afstemming van de Brusselse Slijnen op metro en trein, een betere afstemming tussen NMBS en

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense comme vous que le train offre un réel potentiel pour les déplacements intrabrusellois. C'est pour cette raison que j'ai pris l'initiative, dès le début de la législature, d'entamer un dialogue constructif avec le pouvoir fédéral, d'abord avec Mme Galant, puis M. Bellot. Nous étudions actuellement le lancement d'une campagne commune de promotion du train.

Par ailleurs, nous ne manquons aucune occasion de faire la promotion du train, comme dans le cadre de l'opération "Au travail sans voiture" qui encourage les travailleurs à tester sur le terrain d'autres modes de transport, dont le train, durant la Semaine de la mobilité. La Région a également soutenu l'initiative MaestroMobile qui vise aussi à faire découvrir les différents modes de transport à Bruxelles, dont le train.

Par le passé, la Région a procédé ou contribué à plusieurs études sur les pôles d'échanges, essentiellement des réseaux STIB, SNCB, TEC et De Lijn. La plupart des constats sont ceux que vous soulevez. Afin de mettre en œuvre des solutions répondant au mieux aux besoins des usagers et en attirer de nouveaux, il est impératif de soutenir notre groupe de travail composé de personnel dédié de la Région et des différents opérateurs. Notons qu'une task force a déjà été créée dans le cadre des travaux du comité de pilotage du RER.

La signalisation des arrêts est quasiment inexistante à Bruxelles. Trouver une gare SNCB en dehors des grandes gares que sont Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Ouest reste très difficile. C'est pourquoi nous avons demandé à la SNCB de bien signaliser les arrêts. Elle a commencé à développer une signalisation spécifique sur la base de quelques "totems", mais c'est encore insuffisant.

Selon moi, la signalisation des arrêts ou des gares S de la SNCB constitue la priorité absolue. Des investissements à un rythme accéléré sont

MIVB zou de reizigers vooruithelpen. Op dat punt is volgens mij nog een hele weg af te leggen. Ik ben dan ook heel erg benieuwd naar uw antwoord.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben ervan overtuigd dat de trein een goed middel is om je binnen Brussel te verplaatsen. Daarom overleg ik sinds het begin van deze regeerperiode al met de federale minister van Mobiliteit. Momenteel bestudeer ik met minister Bellot hoe we samen promotie kunnen voeren voor de trein.*

Ik laat overigens geen enkele gelegenheid voorbijgaan om de trein te promoten. Voorbeelden zijn de actie 'Naar het werk zonder auto' tijdens de Week van de Mobiliteit en de steun van het gewest aan MaestroMobile.

Het gewest liet in het verleden meerdere studies uitvoeren naar overstappunten tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer. U had het al over de conclusies die dat opleverde. Om tot oplossingen te komen die zo goed mogelijk aan de behoeften van de gebruikers beantwoorden en om nieuwe gebruikers aan te trekken, moet de werkgroep, die uit personeel van het gewest en van de operatoren bestaat, op steun van de regering kunnen rekenen. In het kader van het stuurcomité voor het gewestelijk expresnet (GEN) werd er al een taskforce opgericht.

Signalisatie van de haltes is nagenoeg onbestaande in Brussel. De vier grote treinstations zijn gemakkelijk te vinden, de andere net heel moeilijk. Daarom heb ik aan de NMBS gevraagd om de stopplaatsen duidelijk aan te geven. Ze is daar mee begonnen, maar er is nog veel werk.

De signalisatie van de S-stations moet absolute voorrang krijgen. Daar moet meer in geïnvesteerd worden, bij voorkeur zonder reclame-inkomsten.

De MIVB verwijst via haar communicatiekanalen systematisch naar het S-net.

Het S-aanbod staat ook systematisch vermeld op de toegankelijkheidsfiches die de MIVB uitwerkt voor scholen en bedrijven. De aansluiting met de trein wordt aangegeven op elk voertuig waarin de

nécessaires dans ce domaine, et de préférence sans publicité, puisqu'il s'agit d'une des pierres d'achoppement apparues durant notre concertation avec la SNCB.

L'offre S de la SNCB est systématiquement renseignée sur l'ensemble des médias de la STIB :

- dans la recherche d'itinéraire sur le site internet de la STIB (et ce sera également le cas dans la nouvelle application qui est en cours de réalisation) ;

- sur le plan "métro + réseau S" ;

- sur le grand plan du réseau consultable sur le site internet, mais aussi dans toutes les stations et aux 1.400 arrêts de surface équipés d'un abri ;

- sur le plan poche distribué à 300.000 exemplaires dans les points de vente de la STIB, dans les hôtels, etc.

L'offre S est systématiquement intégrée dans les fiches d'accessibilité que la STIB réalise pour les écoles et les entreprises. La correspondance avec le train est signalée dans tous les véhicules dans lesquels l'arrêt suivant est annoncé (vocalement ou visuellement sur des écrans à cristaux liquides).

Dans toutes les stations de métro en correspondance avec les gares SNCB, une signalétique indique l'accès vers la gare. Tous les schémas de ligne (dynamiques, imprimés, en station, dans les véhicules, etc.) renseignent les correspondances avec le train.

L'offre de la SNCB est souvent proposée comme alternative en cas de perturbations sur le réseau de la STIB. Par exemple, pour le chantier de la chaussée d'Alsemberg qui a entraîné l'interruption de la ligne de tram 51, les médias de la STIB recommandent l'utilisation du train S1 entre la gare d'Uccle-Calevoet et la gare de Bruxelles-Midi.

Pour le moment, un nouveau plan poche au format d'une carte de crédit est en cours d'impression (100.000 exemplaires). Ce nouveau produit reprend le plan des principales lignes structurantes à Bruxelles : le métro, les lignes de tram Chrono 3, 4 et 7 et le réseau S.

Sauf souci technique, les correspondances sont

volgende halte wordt aangekondigt.

In alle metrostations die met een NMBS-station in verbinding staan, staat de toegang tot het station aangegeven en in alle lijnschema's zijn de aansluitingen met de trein aangeduid.

Het aanbod van de NMBS wordt vaak voorgesteld als een alternatief wanneer er storingen zijn op het MIVB-netwerk.

Momenteel wordt er een nieuw plan op kredietkaart formaat gedrukt, waarop de metrolijnen, de grote tramlijnen en het S-net staan weergegeven.

Tenzij er een technisch probleem is, worden aansluitingen met de trein omgeroepen bij de MIVB-haltes. In principe staan de NMBS-stations ook op de wijkplannen.

Onlangs is er werk gemaakt van de harmonisering van alle MIVB- en NMBS-signalisatie in het nieuwe Schumanstation. GEN-werkgroepen zouden binnenkort weer actief moeten worden om aspecten zoals tariefplannen en de organisatie van overstapstations te bekijken.

Het is niet vanzelfsprekend om de wachttijd op de S-lijnen aan te geven op MIVB-displays: de ruimte is beperkt, de logica van de bestemmingen en de uurregelingen verschilt, de lijnnummering is anders, net zoals het gegevensformaat. De NMBS mag echter eigen displays aanbrengen in metrostations, zoals ze dat in metrostation Schuman al heeft gedaan. We mogen ook niet vergeten dat nieuwe apps zoals Citymapper reisinformatie via de telefoon beschikbaar maken.

De eerste beveiligde fietsenstallingen bij metrostations aan de gewestgrenzen zijn geïnstalleerd. Daarmee stimuleren we mensen om met de fiets tot bij het metrostation te rijden. Parking.brussels en de NMBS bekijken de mogelijkheid om zulke stallingen in de buurt van stations te plaatsen.

Veel haltes en stations liggen in de buurt van een Villostation. Alleen bij haltes Haren en Moensberg is dat niet het geval omdat ze te ver buiten het Villonetwerk liggen.

Taxistandplaatsen liggen in de buurt van stations als het om gewestwegen gaat, anders hangt het van

annoncées à tous les arrêts et stations de la STIB en correspondance avec le chemin de fer. Si ce n'est pas le cas, il faut le signaler et nous transmettrons l'information à la STIB.

Normalement, les plans de quartier renseignent aussi les gares de la SNCB. Je veux bien demander à la STIB de vérifier encore une fois que c'est bien le cas.

Récemment, un gros travail d'harmonisation de toute la signalétique de la STIB et de la SNCB a été entrepris à la nouvelle gare-station Schuman. Par ailleurs, les groupes de travail relatifs au RER qui se penchent sur les produits, les prix, les places et la promotion devraient prochainement être réactivés pour traiter toute la problématique, de même que la politique tarifaire, l'aménagement des pôles d'échanges, etc.

L'affichage des temps d'attente des lignes S sur les afficheurs de la STIB se heurte à différentes contraintes : espace d'affichage limité, logiques différentes de destinations, logiques différentes d'horaires, de numéros de ligne, format des données différent, etc. Toutefois, la SNCB a le loisir de placer ses propres afficheurs dans les stations de métro, comme c'est le cas à la station de métro Schuman. Ils sont les bienvenus.

Rappelons aussi qu'aujourd'hui, avec les nouvelles applications comme Citymapper, toutes sortes d'informations sont disponibles sur notre téléphone : où prendre le métro et à quel arrêt descendre, où prendre la correspondance, etc. Mais il va de soi que le système est perfectible.

Les premiers boxes sécurisés pour le stationnement de vélos ont été placés aux abords des stations de métro périphériques afin de favoriser le "Bike & Ride". Parking.brussels et la SNCB examinent la possibilité d'installer des boxes aux abords des gares.

De nombreux arrêts et gares disposent d'une station Villo à leurs abords. Les seuls arrêts qui n'en disposent pas sont ceux de Haren et de Moensberg, qui sont trop isolés par rapport au maillage du réseau Villo.

En ce qui concerne les pôles des taxis, ils sont placés aux abords des gares lorsqu'il s'agit de voiries régionales. Quand les voiries sont

de betrokken gemeente af.

communales, les pôles de taxis sont admis ou non, suivant la position des communes concernées.

En résumé, un travail important a déjà été accompli dans ce domaine. Il reste beaucoup à faire, mais la tâche sera facilitée par le dialogue institutionnel qui a désormais été mis en place au niveau des responsables politiques, des cabinets, de l'administration et des opérateurs.

J'ai toujours souhaité établir un dialogue constructif, comme en témoigne la résolution adoptée par le parlement bruxellois sur ma recommandation. Nous tenterons de poursuivre sur cette voie.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je ne doute pas de votre bonne volonté. Votre discours a toujours été cohérent. Je puis en témoigner car nous nous sommes retrouvés en réunion avec le ministre fédéral, M. Bellot, et d'autres personnes, et votre intention y a été clairement actée.

Toutefois, vous avez été informé par les services de la STIB ou par l'administration. Les informations qui vous ont été fournies ne sont pas tout à fait correctes. Nous pouvons l'affirmer car nous nous sommes rendus aux 144 endroits évoqués.

(Remarques de M. Smet)

Comme vous avez eu l'élégance de nous transmettre des études et avez promis de le faire systématiquement à l'avenir, nous allons vous communiquer la nôtre, qui sera accompagnée des plans et des photos que nous avons prises à chaque endroit. Ce sont des preuves irréfutables. Vous aurez les éléments sous les yeux.

Mme la présidente.- Pouvez-vous également transmettre ces éléments à la commission pour que tous les députés puissent y avoir accès ?

M. Vincent De Wolf (MR).- Bien sûr ! L'idée, c'est que vous vous en serviez comme base pour donner instruction à la STIB d'agir.

M. Pascal Smet, ministre.- Je demanderai à la STIB de répondre.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Ik twijfel niet aan uw goede bedoelingen en kan getuigen dat u overal hetzelfde vertelt.*

Toch is de informatie die u van de MIVB of van de administratie hebt gekregen, niet helemaal correct. We zijn immers de 144 overstapplaatsen gaan controleren.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Omdat u zo welwillend was om ons de studies te bezorgen en hebt beloofd om dat in de toekomst systematisch te doen, zullen wij u ook de onze bezorgen, samen met de foto's die we hebben genomen. Daaruit blijkt duidelijk welke problemen er zijn.

Mevrouw de voorzitter.- Kunt u die documenten ook aan de commissieleden bezorgen?

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Natuurlijk. Het is de bedoeling dat u ze gebruikt om de MIVB tot actie te bewegen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal de MIVB vragen om te reageren.*

M. Vincent De Wolf (MR).- C'est une attitude constructive qui m'évitera de faire le point sur tout ce qui ne va pas. Nous avancerons ainsi, dans l'intérêt des Bruxellois.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous avez parlé d'une application qui était en cours d'élaboration. Est-ce ce qui est prévu dans le cadre du travail de conception en cours entre la STIB, Bruxelles Mobilité et la SNCB, ou s'agit-il d'autre chose ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est autre chose. Il s'agit d'une application de la STIB.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Où en est l'opération de communication en cours de conception entre Bruxelles Mobilité et la STIB ?

M. Pascal Smet, ministre.- La conception se poursuit.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Quel est l'état d'avancement de la signalétique, notamment des pictogrammes, des marquages au sol, etc. ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas encore reçu d'informations à ce propos. À l'époque, j'avais dit que ce n'était pas la priorité, bien que je souhaite moi-même que la signalétique soit améliorée. En effet, il m'arrive parfois d'être désorienté dans une station, surtout quand je ne l'emprunte pas souvent.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- C'est important. Ce sont des petites mesures. Je sais qu'il y a d'autres priorités et des cahiers des charges lourds pour d'autres choses. Pour les personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter - qu'elles soient notamment intellectuellement déficientes ou analphabètes -, la signalétique et la présence de pictogrammes, au lieu d'indiquer métro, tram et bus en toutes lettres, serait cependant un plus dont la mise en œuvre n'est pas trop compliquée.

- *L'incident est clos.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Dat is een constructieve houding, waardoor ik niet hoeft op te sommen wat er allemaal misgaat.*

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De app waarover u het had, komt die er in het kader van de samenwerking tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit en de NMBS?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Neen, het gaat om een app van de MIVB.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Hoe staat het met de communicatie-inspanning waaraan Brussel Mobiliteit en de MIVB werken?*

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Hoe staat het met de signalisatie, de pictogrammen, de aanduidingen op de grond enzovoort?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Daar heb ik nog geen informatie over. Zoals ik eerder zei, vormt dat geen prioriteit, hoewel ik zelf ook wil dat er verbetering komt.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Dat zijn kleine, maar belangrijke ingrepen. Voor mensen die moeite hebben om zich te oriënteren, vormen pictogrammen in plaats van geschreven teksten een groot voordeel.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'état d'avancement du réaménagement du rond-point Schuman".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Au mois de février, je vous interrogeais sur le projet de réaménagement du rond-point Schuman dont votre gouvernement a approuvé les grands principes en novembre 2015. Les travaux devaient débuter en 2017, pour se clôturer en 2019.

J'avais pointé du doigt certaines aberrations quant au schéma de mobilité proposé. En effet, ce dernier prévoit autour du rond-point un double triangle des Bermudes : entre la rue Froissart, le rond-point et l'avenue d'Auderghem, d'une part, et entre l'avenue de Cortenbergh, la rue Archimède et l'avenue Stevin, d'autre part.

En outre, sur la base de l'étude Modèle multimodal stratégique et modèles tactiques (Musti) que j'ai pu obtenir, je constate une augmentation importante de la congestion à la suite de ce réaménagement. Vous avez confirmé que ladite augmentation se produirait dans un rayon d'un kilomètre autour du rond-point, en arguant que ce n'était pas grave, car nous pourrions assister à une disparition naturelle des véhicules à la suite de ce réaménagement.

De plus, vous indiquiez que la définition du projet comprenait également un volet relatif à la mobilité, qui reposait sur une nouvelle étude de mobilité et

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de stand van de aanleg van de Schuman-rotonde".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- In februari ondervroeg ik u over de heraanleg van de Schuman-rotonde. Die werken zouden beginnen in 2017 en in 2019 klaar moeten zijn.

Ik had toen gewezen op een aantal ongerijmdheden die het voorgestelde mobiliteitsschema bevatte. Dat voorziet immers in een dubbele Bermudadriehoek rondom de rotonde.

Bovendien wees een simulatie van Musti op een aanzienlijke toename van de verkeersopstoppen ten gevolge van de heraanleg. U bevestigde dat de filedruk binnen een straal van een kilometer rond de rotonde inderdaad zou verhogen, maar voegde daaraan toe dat dat niet zo erg was omdat er dankzij de heraanleg op natuurlijke wijze ook verkeer zou verdwijnen.

Daarenboven gaf u aan dat het project een mobiliteitsluik zou bevatten dat zou berusten op een nieuwe mobiliteitsstudie en dat de architecten ook andere voorstellen konden doen.

Ten slotte zou er ook een architectenbureau aangesteld worden alvorens het participatieproces op gang te brengen. Daarna zouden de werkzaamheden van start gaan.

que les bureaux d'architectes pouvaient également proposer d'autres idées.

Enfin, à la suite de la soumission des projets, un bureau d'architectes devait être désigné avant de lancer le processus de participation qui précédera le chantier. Au vu des éléments que je viens de mentionner, je souhaiterais vous poser plusieurs questions.

Quels sont les résultats de la nouvelle étude de mobilité ? Les bureaux d'architectes ont-ils soumis d'autres idées quant au schéma de mobilité ? Quels sont les scénarios retenus ? Le schéma de mobilité initial est-il modifié ? Dans l'affirmative, cela a-t-il un impact sur le budget initialement retenu pour le projet ? Qu'en est-il de l'impact sur les véhicules particuliers dans un rayon d'un kilomètre autour du rond-point ?

Le bureau d'architectes a-t-il été désigné ? Quand le processus de participation commencera-t-il ? Quand est prévu le début des travaux ? Quels sont les outils de communication prévus et les déviations retenues durant le chantier ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons en effet demandé une étude de mobilité supplémentaire, qui a permis d'envisager différentes variantes du plan de circulation dans le cadre du projet Schuman, concernant la desserte locale Froissart-Audergem et les bandes bus sur l'avenue de Cortenbergh. À l'analyse, aucune de ces variantes ne ressort comme étant plus intéressante que le plan de circulation ayant servi de base au lancement du concours d'aménagement.

Les résultats de l'étude ont été communiqués lors d'un comité d'accompagnement le 27 juin dernier, auquel les différentes communes concernées étaient invitées : Etterbeek, Ixelles, Schaerbeek, St-Josse-ten-Noode et, bien sûr, la Ville de Bruxelles.

Le délai pour introduire des remarques court toujours, mais il est clair que les variantes n'apportent pas plus d'intérêt que la version initialement prévue dans le cahier spécial des charges. Étant donné que le bureau d'études n'a pas encore commencé sa mission, ces résultats

Wat zijn de resultaten van de nieuwe mobiliteitsstudie? Hebben de architecten andere voorstellen gedaan voor het mobiliteitsplan? Welke scenario's hebt u geselecteerd? Is het oorspronkelijke mobiliteitsplan gewijzigd? Zo ja, heeft dat een invloed op het geplande budget? Wat zal de precieze impact zijn voor particuliere voertuigen in een straal van een kilometer rondom de rotonde?

Werd er een architectenbureau aangesteld? Wanneer zal het participatieproces van start gaan? Wanneer beginnen de werkzaamheden? Welke communicatiemiddelen zult u inzetten rond het project en de omleidingen tijdens de werkzaamheden?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- We hebben inderdaad een extra mobiliteitsstudie besteld, maar de varianten die worden onderzocht, bieden geen voordelen tegenover het verkeersplan dat de basis vormde voor de wedstrijd in verband met de heraanleg.

De resultaten van de studie werden bekendgemaakt tijdens een vergadering van het begeleidingscomité op 27 juni 2017. De betrokken gemeenten Etterbeek, Elsene, Schaerbeek, Sint-Joost-ten-Node en de stad Brussel waren daarop uitgenodigd.

De periode om met opmerkingen te komen loopt nog, maar het is duidelijk dat de varianten geen meerwaarde bieden. Het studiebureau is nog niet van start gegaan met zijn opdracht en de architectenbureaus hebben dus ook nog geen resultaten kunnen inzien. Er zijn ook geen gevolgen voor het oorspronkelijke budget. Het mobiliteitsverslag wordt bij het noodzakelijke effectenrapport gevoegd.

n'ont évidemment pas été transmis aux bureaux d'architectes à l'époque de la phase de remise d'offres.

Il n'y a pas d'impact sur le budget initial. Le rapport de mobilité sera joint au rapport d'incidences nécessaire pour la procédure de permis d'urbanisme.

Le bureau qui concevra le projet de réaménagement du rond-point Schuman est presque désigné. Les offres des concurrents ont été reçues en juillet 2017 et le comité d'avis s'est réuni en août. L'analyse des offres et la désignation d'un lauréat par un jury d'experts présidé par le maître-architecte sont presque terminées. En attendant, j'ai également eu des réunions bilatérales avec la Commission européenne sur la mobilité et les options à prendre. Un bureau chargé du réaménagement sera bientôt désigné.

En 2015, une procédure de participation préalable a eu lieu pour définir le programme du projet de réaménagement. Toutefois - comme on le fait aujourd'hui pour l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo -, les architectes désignés rencontreront à nouveau tout le monde pour élaborer le plan de réaménagement. J'espère que les travaux pourront débuter fin 2018 ou début 2019.

Il faudra encore voir, selon le projet retenu, quels genres de travaux nous devrons réaliser. L'étape suivante est la désignation d'un architecte. J'espère qu'elle se fera encore cette année. L'architecte verra alors comment faire de l'actuel rond-point une place qui soit un véritable lieu de rencontre.

Ce matin, j'ai eu le plaisir d'assister à l'inauguration du guichet du Fonds Quartier européen pour le réaménagement. Le comité de quartier de Schuman était également présent. Le Fonds Quartier européen a présenté l'histoire du quartier, illustrée de photos d'époque, sur lesquelles on pouvait voir les badauds se promener, avec le couvent des dames de Berlaymont. C'était magnifique. Quelle tristesse de voir cet endroit dans son état actuel !

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je vous remercie pour ces réponses, mais je ne me réjouis pas

De offertes van de bureaus die meedingen naar de opdracht voor de heraanleg van de Schuman-rotonde, werden in juli ingediend en het adviescomité kwam in augustus samen. De analyse van de offertes en de selectie van de laureaat door een jury van experts onder leiding van de bouwmeester, zitten er bijna op. In afwachting daarvan heb ik bilaterale besprekingen gevoerd met de Europese Commissie over hoe we de mobiliteit in goede banen moeten leiden.

In 2015 was er een voorafgaande procedure om het programma van het heraanlegproject vast te leggen. Dat neemt niet weg dat de geselecteerde architecten met iedereen zullen spreken om de heraanleg concreet uit te werken. Ik hoop dat de werkzaamheden eind 2018 of begin 2019 kunnen starten.

Welke werkzaamheden er moeten gebeuren, hangt van het geselecteerde project af. De volgende stap is de aanduiding van een architectenbureau. Dat moet dan bekijken hoe het de bestaande rotonde tot een echte ontmoetingsplek kan ombouwen.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Ik ben niet blij dat u zegt dat er geen interessanter*

d'entendre qu'aucune nouvelle variante n'a été jugée plus intéressante. Nous continuerons à être vigilants sur ce dossier, car nous ne sommes pas d'accord avec les règles de mobilité proposées.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'allocation mobilité mise en place par le gouvernement fédéral et la complémentarité avec le plan de déplacements pour les entreprises".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Le 30 juin dernier, le gouvernement fédéral a validé, en Conseil des ministres restreint (Kern), l'octroi d'une somme d'argent au statut fiscal et social similaire à celui d'un véhicule de société, en laissant au travailleur le choix entre cette allocation et la voiture.

De son côté, le gouvernement bruxellois a adopté un nouvel arrêté relatif aux plans de déplacements d'entreprises qui devrait être effectif dès 2018. Vous défendez toujours, avec raison, une collaboration institutionnelle entre les différents niveaux de pouvoir. Celle-ci est absolument indispensable en matière de mobilité. Avez-vous, dès lors, prévu d'inclure dans votre texte la proposition du gouvernement fédéral de remplacement de la voiture de société par un montant en cash ? Si non, pourquoi ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis la décision du gouvernement fédéral, le 30 juin, d'instaurer un

alternatief was. We zijn het immers niet eens met de voorgestelde mobiliteitsregels.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de mobiliteitstoelage ingevoerd door de federale regering en de complementariteit met het bedrijfsvervoerplan".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Op 30 juni keurde het federale kernkabinet als alternatief voor de werknemer de mobiliteitstoelage goed, waarvan het fiscaal en sociaal statuut overeenstemt met dat van de bedrijfswagen.*

De Brusselse regering heeft een besluit betreffende bedrijfsvervoerplannen goedgekeurd, dat in 2018 in werking moet treden. Hebt u de federale maatregel daarin opgenomen? Indien niet, waarom niet?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik weet niet of de beslissing van de federale regering*

budget de mobilité à partir de janvier 2018, je n'ai reçu aucune information supplémentaire. Je ne sais pas encore s'il existe un projet de loi concret ou un avis du Conseil d'État à ce propos.

Sur la base de ce que je lis dans la presse, le système ne serait accessible qu'aux travailleurs qui disposent déjà d'une voiture de société, et ce pendant douze mois sur une période de trois ans. Le nouveau système n'offre donc aucune solution aux nouveaux travailleurs ou à ceux bénéficiant d'une promotion. Il pourrait même avoir l'effet inverse de celui escompté, les employeurs proposant des voitures de société à davantage de membres du personnel pour avoir droit au budget de mobilité.

L'objectif poursuivi ne peut consister à obliger les jeunes à développer des habitudes automobiles pendant un an pour espérer ensuite qu'ils y renoncent. La décision fédérale n'a pas reçu un accueil chaleureux de la part des experts, y compris ceux issus du monde patronal. Elle a plutôt été considérée comme une déception.

L'arrêté bruxellois du 1^{er} juin est une actualisation de l'arrêté existant relatif au plan de déplacements d'entreprise. Il prévoit un certain nombre d'obligations supplémentaires. La mesure visant à remplacer les voitures de société ou à les combiner à d'autres options de mobilité est obligatoire pour la première fois pour les entreprises dont plus de dix employés disposent d'une voiture de société. Une entreprise peut choisir de convertir son offre de voitures de société en package de mobilité, comprenant notamment un vélo, un abonnement aux transports publics ou à un système de vélos partagés.

Si l'entreprise ne choisit pas de passer à un budget de mobilité, elle est tenue de proposer un abonnement à un système de vélos partagés, ainsi qu'un abonnement aux transports publics lorsque les travailleurs le demandent. Cette mesure doit entrer en vigueur d'ici le 31 décembre 2018.

L'arrêté bruxellois est donc complémentaire, puisqu'il vaut également pour les entreprises et les travailleurs qui envisagent d'utiliser une voiture de société. L'arrêté favorise les habitudes multimodales et va même à l'encontre du stimulant fédéral en faveur d'une utilisation accrue des voitures de société lors de chaque phase de

van 30 juni tot invoering van een mobiliteitstoelage al in een wettekst is omgezet. Uit persberichten leid ik af dat enkel werknemers die in een periode van drie jaar gedurende twaalf maanden een bedrijfsauto ter beschikking hadden, aanspraak op de toelage kunnen maken. Het systeem biedt dus geen oplossing voor nieuwe werknemers of werknemers die promotie krijgen. Het kan er zelfs toe leiden dat werkgevers hun personeel bedrijfsauto's aanbieden om een mobiliteitsbudget te kunnen krijgen. Experts, noch werkgevers zijn dan ook te spreken over de beslissing.

Het Brusselse Besluit van 1 juni betreffende de bedrijfsvervoerplannen legt bedrijven waar meer dan tien werknemers een bedrijfsauto ter beschikking hebben, de verplichting op om bedrijfswagens te vervangen door een mobiliteitspakket met een fiets, een abonnement op het openbaar vervoer of deelfietsen of te combineren met andere mobiliteitsopties.

Als het bedrijf beslist om niet over te stappen op een mobiliteitsbudget, moet het een abonnement op een deelfietsensysteem en een abonnement op het openbaar vervoer aanbieden, als de werknemers dat vragen. Die maatregel wordt van kracht op 31 december 2018.

Het Brusselse besluit vormt dus een aanvulling, omdat het ook geldt voor bedrijven en werknemers die een bedrijfsauto overwegen. Het besluit moedigt multimodale gewoonten aan, terwijl de federale maatregel het bedrijfsautogebruik in eerste instantie zal doen toenemen. De Brusselse maatregel legt de klemtoon op alternatieven, terwijl de federale regering alleen een financieel voordeel biedt.

démarrage. Par ailleurs, la mesure bruxelloise stimule résolument le recours aux alternatives, là où la mesure fédérale ne peut fournir qu'un avantage financier. Encore une fois, les deux ne sont pas vraiment contradictoires.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Pour information, le projet est passé en première lecture au gouvernement fédéral. On peut penser que sa mise en œuvre interviendra au même moment que celle de votre texte, au début du mois de janvier. Vous pourrez donc vous adapter.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENVÖVEN

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

concernant "l'impact des travaux de remplacement des voies sur les services de navettes par bus".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les mois de juillet et août 2017 ont représenté, pour la STIB, une opportunité d'améliorer son réseau, et notamment celui des voies et aiguillages. Ce fut le cas à Jette, où la pose d'aiguillages à proximité de la place du Miroir a nécessité l'interruption du trafic de la ligne de tram 19 pendant trois mois, du 6 juin au 1^{er} septembre. Un service de navettes de bus a été mis en place.

Au carrefour de l'avenue Buyl et du boulevard Général Jacques, un chantier d'une ampleur assez rare a justifié de la part de la STIB l'interruption

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Het ontwerp is in eerste lezing door de federale regering goedgekeurd. Het zou kunnen dat het van toepassing wordt op hetzelfde ogenblik als uw besluit.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENVÖVEN

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

betreffende "de weerslag van de werken aan de sporen op de pendelbussen".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De MIVB greep de maanden juli en augustus aan om sporen en wissels op het tramnet te vervangen. Dat was het geval in de buurt van het Spiegelplein in Jette, waar de plaatsing van wissels leidde tot een drie maanden lange onderbreking van tramlijn 19.*

Aan het kruispunt tussen de Buyl- en de Generaal Jacqueslaan gaf een uitzonderlijk omvangrijke werf aanleiding tot een onderbreking van tramlijnen 7, 25 en 94 gedurende twee maanden.

pendant plus de deux mois - du 3 juin au 17 septembre - du service des lignes de tram 7, 25 et 94.

L'installation de navettes de bus, dont l'organisation ne doit pas être remise en cause, est loin d'apporter une solution pratique pour les clients venant du rond-point Montgomery et se rendant à l'avenue Vanderkindere ou au-delà. À hauteur de la chaussée de Boondael (arrêt Roffiaen), le client venant de Montgomery doit quitter le tram pour continuer son parcours dans un bus au confort tout relatif et quitter ledit bus à hauteur du rond-point de l'Étoile pour reprendre un tram 7 en direction de Vanderkindere ou au-delà. Vous comprendrez que sur le plan du temps de parcours, le client a de sérieuses raisons d'exprimer une certaine lassitude.

On se demande pourquoi, dans le cas dudit chantier, le tram 3 ne pouvait pas être prolongé de Churchill jusqu'au rond-point de l'Étoile. Cela aurait déjà représenté une situation moins pénalisante pour les clients se rendant au-delà de Vanderkindere. Pourquoi, dans le cas d'un tel chantier, ne pas mettre en service une navette de bus partant de Montgomery en direction du rond-point de l'Étoile ou de l'avenue Vanderkindere, tout en ne desservant qu'un nombre limité d'arrêts entre Montgomery et la chaussée de Boondael ?

Pourquoi ne pas avoir informé le public d'une solution alternative entre Montgomery et Saint-Gilles via le tram 81, en communiquant une estimation de temps via le 81 ?

Le 3 juillet, c'est un autre chantier qui s'est ouvert au carrefour de la chaussée d'Alsemberg et de la rue de Stalle, touchant les lignes de tram 4, 51 et 97. En lisant la notice publiée par la STIB, on voit que les lignes 4 et 97 ont vu leur parcours interrompu du 3 juillet au 1^{er} septembre et que les trams de la ligne 51 auront leur parcours interrompu du 3 juillet jusqu'au mois de mai 2018. Pour la ligne 51, ce délai surprend à bien des égards.

Comment justifier que la pose de nouvelles voies au carrefour formé par la chaussée d'Alsemberg et la rue de Stalle empêchera les trams de la ligne 51 de rejoindre le terminus Van Haelen jusqu'en mai 2018 ? On ose espérer qu'il s'agit d'une erreur d'impression dans la communication de la STIB et

Ter hoogte van halte Roffiaen moesten reizigers die van Montgomery komen overstappen over een bus met beperkt comfort om vervolgens aan het Sterreplein over te stappen op tram 7 richting Vanderkindere. U begrijpt dat dat de reistijd allesbehalve ten goede komt.

Je vraagt je af waarom tram 3 niet tot aan het Sterreplein kan rijden. Dat zou het reizigers die voorbij Vanderkindere moeten, al iets minder lastig maken. Waarom wordt er bij zo'n werf geen pendelbus met een beperkt aantal stops ingelegd van Montgomery tot het Sterreplein of Vanderkindere? Waarom wordt het publiek niet gewezen op de alternatieve verbinding met tram 81 tussen Montgomery en Sint-Gillis?

Is het in het licht van de hinder mogelijk dat er sneller dan gepland opnieuw trams gaan rijden op lijnen 7, 25 en 94? Hoe verklaart u dat er 's zaterdags niemand aan de slag is op de werf? Is het realistisch om bussen in te leggen die verder rijden dan de werfzone en zo oncomfortabele overstappen te vermijden?

Op 3 juli ging een werf van start tussen het kruispunt van de Alsembergse Steenweg en de Stallestraat. Dat had gevolgen voor tramlijnen 4, 51 en 97. Uit het bericht van de MIVB blijkt dat lijnen 4 en 97 twee maanden onderbroken werden en dat lijn 51 nog tot mei 2018 onderbroken blijft.

Klopt het dat trams op lijn 51 pas in mei 2018 weer tot Van Haelen zullen rijden of is er een communicatiefout opgetreden?

que les Ucclois pourront retrouver les trams 51 en circulation jusqu'à Van Haelen dans les prochaines semaines.

Vu les lourds embarras provoqués par le chantier de l'avenue Buyl et du boulevard Général Jacques, la possibilité de remettre en service les lignes de tram 7, 25 et 94 plus rapidement que la date prévue est-elle envisageable ? Comment expliquer que, sur ce chantier, aucun travailleur n'est occupé le samedi ? N'y a-t-il pas une urgence à privilégier ?

Est-il irréaliste de mettre en service des navettes de bus qui vont au-delà des limites même d'un chantier, et de réduire ainsi les inconvénients des transbordements inconfortables ? Est-il exact que les trams de la ligne 51 ne rejoindront pas Van Haelen avant mai 2018, ou s'agit-il d'une erreur de communication ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'exploitation des lignes de tram 7, 25 et 94 a repris depuis le lundi 18 septembre. Votre question n'est donc plus d'actualité.

La STIB veille à limiter au maximum les désagréments des chantiers pour ses clients, et notamment les interruptions de lignes, en réduisant autant que possible les délais d'exécution des travaux. Elle est cependant aussi attentive à l'impact des travaux pour les riverains des chantiers.

Des travaux de nuit ou durant le week-end peuvent causer des nuisances sonores, qui peuvent entraîner des plaintes de la part des riverains auprès de la police. Celle-ci peut, dès lors, ordonner l'arrêt des travaux, ce qui est, en fin de compte, contre-productif. Lorsque cela s'avérait nécessaire pour la progression des travaux, la STIB a travaillé le week-end et la nuit, plus précisément la nuit du 2 au 3 juin, le week-end de la Pentecôte (du 3 au 5 juin) et la nuit du 17 au 18 septembre.

L'impact d'un chantier sur l'exploitation fait systématiquement l'objet d'une analyse fine en termes de confort pour les voyageurs et de possibilités d'exploitation. Dans tous les cas, la STIB favorise au maximum la réduction de la

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De trams op lijnen 7, 25 en 94 zijn op maandag 18 september opnieuw beginnen te rijden. Dat deel van uw vraag is dus achterhaald.*

De MIVB probeert de hinder voor haar klanten zo sterk mogelijk te beperken door werken zo snel mogelijk uit te voeren. Dat neemt niet weg dat ze ook aandacht heeft voor omwonenden. Nacht- of weekendwerk kan geluidshinder veroorzaken, wat ertoe kan leiden dat de politie de werken stillegt. Dat is uiteindelijk contraproductief. Wanneer het nodig was, heeft de MIVB ook tijdens het weekend en 's nachts gewerkt.

De gevolgen voor de reizigerscomfort worden altijd uitgebreid geanalyseerd en de MIVB probeert de hinder tot een minimum te beperken. Toch is het niet altijd mogelijk om een ideaal scenario uit te werken.

In het geval van de werken ter hoogte van het kruispunt Buyl-Général Jacques werd een bus ingelegd tussen haltes Roffiaen, Buyl, Ter Kameren-Ster en Legrand om lijn 7 en lijn 94 niet te onderbreken. De capaciteit van de voorlopige eindhalte maakte het helaas onmogelijk om ook lijn 3 te verlengen.

pénibilité pour les clients, notamment au travers d'une limitation du nombre de correspondances. Les contraintes liées aux chantiers et à leurs différentes phases, ainsi qu'au nombre de bus disponibles, ne permettent cependant pas toujours de mettre en place le scénario idéal.

Dans le cas précis du chantier Buyl, à l'arrêt Roffiaen venant de Montgomery, un service de navettes de bus a été mis en place reliant les arrêts Roffiaen, Buyl, Cambre-Étoile et Legrand, dans le but d'assurer une continuité sur la ligne 7, mais également sur la ligne 94. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 3 jusque Cambre-Étoile a été étudié. La capacité du terminus provisoire ne permettait malheureusement pas d'exploiter la ligne dans cette configuration, compte tenu des fréquences élevées.

Il est exact que la ligne 51 ne rejoindra pas Van Haelen avant la mi-mai 2018. Il ne s'agit donc pas d'une erreur de communication. La date de mai 2018 couvre en fait toutes les phases du chantier de la chaussée d'Alsemberg, avec le renouvellement des voies au-delà du carrefour avec l'avenue Brugmann.

Durant la période estivale, à la suite des remplacements des voies dans l'avenue Brugmann et du placement d'une communication au carrefour du Globe, la ligne 51 a dû être limitée à hauteur de l'arrêt Globe.

Depuis la rentrée de septembre et jusqu'à la mi-mai 2018, la ligne 51 reste limitée à l'arrêt Globe, dans le cadre de travaux de remplacement des voies dans la chaussée d'Alsemberg, entre les arrêts Globe et Calevoet.

Une navette de bus assure la continuité du service depuis Globe jusqu'à Van Haelen.

- *L'incident est clos.*

Het klopt dat lijn-51 tot half mei 2018 niet meer tot Van Haelen rijdt. Tegen die tijd moeten alle fasen van de werkzaamheden ter hoogte van de Alsembergsesteenweg erop zitten.

Tijdens de zomerperiode moest lijn 51 worden beperkt tot halte Globe voor het leggen van sporen in de Brugmannlaan en het plaatsen van een reclamebord.

Lijn 51 blijft tot half mei 2018 beperkt tot halte Globe wegens de vervanging van de sporen in de Alsembergsesteenweg tussen haltes Globe en Kalevoet. Een bus vervangt de tram tussen Globe en Van Haelen.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'évolution du parc de tramways de la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La STIB vient de publier son rapport financier pour l'année 2016. Il contient notamment une prévision des acquisitions de matériel roulant dans les prochaines années.

D'emblée, il faut se rendre à la raison : le plan bus a pris du retard et ne sortira ses effets qu'en 2018-2019. Du côté des trams, on lit que le conseil d'administration a marqué son accord sur le cahier spécial des charges, visant l'achat d'environ 175 trams sur une durée de douze ans, afin de remplacer les plus anciens trams du parc actuel de la STIB.

On s'explique mal pourquoi le dossier des trams semble s'être enlisé au cours des dernières années, alors que le parc comprend encore bon nombre de véhicules anciens et que l'espoir de voir une amélioration du matériel des trams à brève échéance semble être devenu tout à fait illusoire.

Le rapport précise, à la rubrique "Perspectives 2017", que l'année 2017 ne connaîtra pas d'augmentation de l'offre. Voilà une information qui soulève bien des questions sur la volonté du gouvernement de pourvoir la STIB d'un réseau à capacité améliorée pour rencontrer les attentes de la clientèle.

Le directeur général de la STIB reconnaît que certaines zones de la Région sont saturées, et qu'il faut parfois laisser passer un ou deux trams pour enfin trouver une place dans un véhicule de la STIB, mais le gouvernement n'a pas prévu de matériel en suffisance pour mieux absorber les demandes sur le réseau.

Il y a fort à parier qu'en 2022, on trouvera toujours sur le réseau de la STIB des trams du type Presidents' Conference Committee (PCC), que l'on aura rafistolés tant bien que mal et qui afficheront

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

betreffende "de evolutie van het trampark van de MIVB".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Uit het financieel verslag van de MIVB voor 2016 leren we dat het busplan vertraging heeft opgelopen en dat de raad van bestuur heeft ingestemd met een bestek voor de aankoop van 175 trams ter vervanging van de oudste trams. Het is onduidelijk waarom er de voorbije jaren geen schot in het tramdossier kwam. Dat het voor 2017 geen uitbreiding van het aanbod in het vooruitzicht stelt, roept vragen op over de bereidheid van de regering om de capaciteit van de MIVB te verhogen. Nochtans erkent de directeur-generaal van de MIVB dat bepaalde lijnen overvol zitten.*

Intussen ziet het ernaar uit dat er ook in 2022 nog opgelapte trams van het type Presidents' Conference Committee (PCC) zullen rondrijden. In juli werden trams van het type T3000 ingezet op lijn 97. Kan de MIVB die ook niet inzetten op andere lijnen tijdens de daluren?

Klopt het dat de MIVB nog altijd geen trams heeft besteld? Is de beslissing nog voor dit jaar? Welke gevolgen heeft de vertraging voor de uitbreiding van het aanbod op bepaalde drukke lijnen?

Is het mogelijk om T3000's om te bouwen tot T4000's? Zal er modern materieel worden ingezet op lijn 9 en de verlengde lijn 94? Kan er tijdens dalperiodes geen modern materieel worden ingezet op lijnen waarop nu nog PCC's rijden?

quelque 50 années d'existence. On a constaté, pendant le mois de juillet 2017, l'apparition de quelques T3000, notamment sur la ligne 97. Comme il faudra encore patienter de très nombreuses années avant de voir les lignes 39, 44, 51, 81 et 97 pourvues de matériel moderne, ne serait-il pas possible que la STIB utilise plus largement, en période creuse, du matériel moderne sur les lignes précitées ?

Est-il exact que la future commande de nouveaux trams n'a toujours pas été passée par la STIB ? Dans l'affirmative, la décision sera-t-elle prise en 2017 ? Quelle sera la conséquence de ce délai sur l'offre complémentaire attendue sur certaines lignes très fréquentées ?

La conversion de T3000 en T4000 est-elle envisageable ? L'inauguration de la ligne de tram 9 et l'extension de la ligne 94 pourront-elles avoir lieu avec du matériel moderne ? Ne serait-il pas possible, en période creuse - soirées, week-ends, vacances scolaires -, d'utiliser du matériel moderne sur les cinq lignes de tram pour lesquelles le matériel PCC reste utilisé ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La procédure de consultation du marché pour la commande des nouveaux trams suit son cours, et la STIB espère prendre une décision quant au choix de l'adjudicataire à court terme.

En l'absence de parc supplémentaire, il n'est pas possible d'améliorer l'offre ni, dès lors, la capacité de transport. La seule possibilité à court terme serait d'économiser des véhicules en améliorant la vitesse commerciale du réseau, mais cela nécessiterait la pleine collaboration des pouvoirs locaux et régionaux.

Certaines motrices de type T3000 ont été conçues dans l'optique d'un éventuel allongement pour en faire des T4000. Pour plusieurs raisons, cette option n'est cependant pas recommandée.

La STIB se prépare à consentir un effort supplémentaire pour comprimer au maximum la réserve technique du parc de tramways, l'objectif étant de mobiliser davantage de véhicules lors des

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De marktbevraging voor de aankoop van trams is lopende en de MIVB hoopt op korte termijn een leverancier te kiezen.*

Bij gebrek aan bijkomend rollend materieel is het onmogelijk om het aanbod uit te breiden. De enige oplossing op korte termijn is minder voertuigen in te zetten door een verhoging van de snelheid, maar dat vergt nauwe samenwerking tussen de lokale besturen en het gewest.

Het is niet raadzaam om trams van het type T3000 om te vormen tot trams van het type T4000.

Om meer rijtuigen te kunnen inzetten naar aanleiding van de verlenging van de lijnen 9 en 94 in het najaar van 2018 maakt de MIVB werk van een maximale beperking van de technische reservetijd van de tramvloot.

Op de lijnen 39, 44, 51, 81 en 97 worden inderdaad nog oude trams van het type PCC

deux extensions du réseau (lignes 9 et 94) à l'automne 2018.

Comme vous l'avez très justement relevé, les lignes 39, 44, 51, 81 et 97 sont exploitées avec des anciens trams à plancher haut, dits PCC. L'option consistant à exploiter ces lignes avec des trams modernes en périodes creuses, lorsque le parc est moins sollicité, a été évaluée. Des trajets de la ligne 81 s'effectuent ainsi avec de nouveaux trams pendant le week-end, mais ce principe n'est malheureusement pas généralisable aux autres lignes.

Parmi les multiples obstacles, citons les infrastructures de certaines lignes et la sollicitation trop intense du parc des T3000 et T4000 au détriment des opérations de maintenance. En outre, permutez le matériel d'une ligne à l'autre en cours de journée conduirait à une augmentation des coûts d'exploitation du réseau.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- On peut s'interroger sur le risque de ne pas disposer de suffisamment de matériel. J'entends que la conversion des T3000 en T4000 n'est pas recommandée. On n'en sait pas beaucoup plus, donc j'imagine que c'est pour des raisons techniques.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est parce que dans ce cas, on ne peut pas utiliser les T3000, dont on a également besoin. Si on veut les convertir, il faut les sortir du parc des véhicules en service.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- C'est logique. En ce qui concerne le matériel PCC, j'entends que des alternatives ne sont possibles que sur la ligne 81 et pas sur les autres. C'est regrettable, parce que le maintien de ce vieux matériel, dont les conditions de confort ne sont pas idéales, est toujours vécu de façon un peu négative par les usagers.

- *L'incident est clos.*

ingezet. De MIVB heeft al bekeken of ze tijdens de daluren modernere exemplaren kan inzetten, zoals op lijn 81, maar de mogelijkheden zijn beperkt door de infrastructuur op bepaalde lijnen en het intensief gebruik van de T3000 en T4000. Bovendien zouden de exploitatiekosten stijgen, als we overdag materieel van de ene lijn naar de andere moeten brengen.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Het gebrek aan materiaal roept vragen op. Waarom is het niet raadzaam om T3000's om te bouwen tot T4000's?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is vooral omdat we de T3000 een tijdelijk uit dienst moeten nemen.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik begrijp dat er geen alternatieven voor de PCC's zijn, tenzij op lijn 81. Jammer, want het gebrek aan comfort wekt een negatieve indruk bij de reiziger.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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 application de l'étude sur les gares routières à Bruxelles".

Mme la présidente.- À la demande du ministre, et avec l'accord de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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 gestion du chantier de l'avenue Franklin Roosevelt".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "le chantier avenue Franklin Roosevelt".

Mme la présidente.- La question orale jointe de M. Vincent De Wolf est retirée par son auteur.

La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- La période estivale est une période intense en matière de chantiers de voiries. L'avenue Franklin Roosevelt n'échappe pas à la règle, puisqu'un chantier d'importance y a démarré fin juillet. Il réorganise l'espace public destiné aux usagers,

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

betreffende "de tenuitvoerlegging van de studie over de busstations in Brussel".

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

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 "het beheer van de werken op de Franklin Rooseveltlaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de werken op de Franklin Rooseveltlaan".

Mevrouw de voorzitter.- De toegevoegde mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf wordt ingetrokken door de indiener.

De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Op de Franklin Rooseveltlaan is er eind juli een werf gestart voor de heraanleg van de openbare ruimte die, onder meer, extra plaats zal bieden aan fietsers. Ik heb deze werf persoonlijk bezocht en met omwonenden gesproken en stel me*

piétons, cyclistes et automobilistes, et donne en l'occurrence davantage d'espace aux cyclistes. Cela répond à une tendance actuellement structurelle dans notre Région, qui enregistre une augmentation significative de l'usage du vélo.

Après m'être personnellement rendu sur ce chantier et avoir rencontré plusieurs habitants, je me pose une série de questions quant à son organisation et à sa gestion. D'abord, il n'y a nulle part trace d'un panneau indiquant la nature des travaux, leur durée, la date de fin de chantier, le responsable du chantier à contacter en cas de problème, comme le prévoit l'ordonnance sur la gestion des chantiers.

Ensuite, la signalisation est défaillante, tout comme l'éclairage nocturne. J'en veux pour exemple la signalisation défaillante à hauteur du carrefour avec l'avenue de l'Uruguay. La traversée piétonne de l'avenue Franklin Roosevelt ne bénéficie que d'une seule indication de part et d'autre de l'avenue. Les piétons doivent se débrouiller pour traverser les deux allées séparées par une berme de béton interrompue sur un petit mètre de long, sans aucun marquage au sol et sans aucune signalisation à l'égard des automobilistes. C'est franchement dangereux.

Ensuite, les mesures d'information à l'égard des habitants et des riverains posent problème. Un toutes-boîtes n'a été distribué que quelques jours avant le début du chantier. Des panneaux d'interdiction de stationner signalaient une date erronée. En réalité le début des travaux s'est opéré deux jours avant la date mentionnée sur les panneaux, ce qui a été rectifié par le médiateur, qui a tenté de contacter personnellement les riverains concernés. Le problème réside dans le fait qu'une fois les travaux entamés, il est impossible pour les personnes disposant d'une voiture dans un garage d'encore sortir leur véhicule durant la durée des travaux, qui s'étalent sur plusieurs semaines.

À la fin de la journée de travail, l'emplacement de certains engins de chantier oblige les habitants à devoir faire preuve d'imagination et de talents de gymnaste pour rejoindre leur domicile, devenu inaccessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR). De manière générale, la façon dont les passerelles sont disposées ne leur facilite pas l'accès.

La prise en considération des tilleuls bordant

vragen bij de organisatie en het beheer van de werf.

Er staat nergens een bord waar de aard en duur van de werkzaamheden op staat vermeld. Ook de naam van de werfverantwoordelike is nergens terug te vinden. De signalisatie en de nachtverlichting werken niet. Aan het kruispunt met de Uruguaylaan moeten voetgangers twee aparte straten oversteken die gescheiden worden door een betonnen berm, waar bovendien geen signalisatie aanwezig is. Dat is gevaarlijk.

De omwonenden werden slecht geïnformeerd. Een huis-aan-huisblad werd slechts enkele dagen voor de start van de werf verspreid. Op de parkeerverbodsborden stond een verkeerde datum. De werkzaamheden begonnen namelijk twee dagen eerder dan de vermelde datum. Ook konden mensen die hun auto in hun garage stallen, tijdens de duur van de werkzaamheden hun garage niet meer verlaten.

Omwille van de plaatsing van sommige machines moeten bewoners zich elke avond een weg trachten te banen door een hindernissenparcours in de hoop hun woning te bereiken. Voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) is dat zelfs volledig onmogelijk.

Er werd onvoldoende rekening gehouden met de lindebomen. Die kunnen normaal wel tegen een stootje, maar het verwijderen van de boomwortels moet wel een jaar voor de werkzaamheden worden voorafgegaan door het afsnijden van de takken in de kruin, om de stijging van de plantensappen correct te regelen. Dat is echter niet gebeurd en de wortels zijn al verwijderd.

De bewoners vinden dat de contacten met de werfverantwoordelike correct verlopen, maar betreuren het gebrek aan respons op de e-mails die ze naar Brussel Mobiliteit sturen. De ombudsman was tijdens de eerste twee weken van de werf afwezig zonder dat hij werd vervangen.

Waarom staat er nergens informatie over de aard en duur van de werken en wordt de naam van de verantwoordelijke nergens vermeld? Ik heb deze vraag meer dan een maand geleden ingediend, maar volgens bewoners is de situatie nog steeds dezelfde.

l'avenue pose également question. S'il est communément admis que le tilleul résiste assez bien à une série de petites agressions, il est aussi connu que la coupe des racines doit précéder, un an avant le début des travaux, une taille des branches dans le couronnement de l'arbre pour permettre la régulation correcte de la montée de la sève. Cet aspect semble avoir été jusqu'à présent totalement négligé. Des coupes de racines ont déjà été opérées.

Enfin, si les habitants reconnaissent que les contacts avec la responsable du chantier ont toujours été constructifs, ils regrettent le manque de réponse ou les réponses lacunaires de Bruxelles Mobilité aux différents mails envoyés, le cas échéant sans pouvoir identifier le répondant. Le médiateur était en congé les quinze premiers jours du chantier sans qu'un remplaçant n'ait été prévu.

Pour quelle raison aucune information sur la nature des travaux, leur durée et les coordonnées d'un responsable n'est-elle affichée à un endroit visible du chantier et accessible aux habitants ? J'ai déposé cette question il y a plus d'un mois, et je peux vous dire qu'aujourd'hui, la situation du chantier est identique. Des habitants me l'ont encore confirmé ce matin.

(Remarques de M. Smet et de Mme Delforge)

La dimension réglementaire pour laisser le passage aux différents usagers en cas de travaux est de quatre mètres. Or, cette largeur n'est pas respectée, puisqu'à plusieurs endroits, elle n'est que de 3,5m. La réglementation a-t-elle été respectée ?

Un comptage des cyclistes empruntant l'avenue Franklin Roosevelt a-t-il été effectué avant les travaux ? Si c'est le cas, à quelle période et avec quels résultats ? L'emplacement de la nouvelle piste cyclable à proximité de la bande réservée au parking tient-elle suffisamment compte des risques d'ouverture des portières par les passagers ? Pour mémoire, l'ouverture des portières est la première source d'accidents impliquant des cyclistes.

L'implantation des nouveaux feux de circulation prévus dans le plan a-t-elle anticipé les problèmes qui sont survenus sur d'autres artères de pénétration ? Je pense à l'avenue d'Auderghem, qui a connu, en 2016, une implantation de nouveaux feux de circulation avec des résultats d'abord

(Opmerkingen van de heer Smet en mevrouw Delforge)

Waarom wordt de reglementaire afstand van vier meter doorgang bij werkzaamheden niet gerespecteerd?

Was er voor de werkzaamheden een telling van het aantal fietsers op de Franklin Rooseveltlaan? Zo ja, tijdens welke periode en met welke resultaten? Houdt het nieuwe fietspad vlakbij de parkeerplaatsen voldoende rekening met het risico dat passagiers hun autoportieren openen?

Hebt u bij de plaatsing van de nieuwe verkeerslichten rekening gehouden met de problemen die op andere invalswegen, zoals de Oudergemlaan, zijn opgedoken? Die lichten zijn ondertussen correct afgesteld.

Hebt u contact opgenomen met Leefmilieu Brussel over de behandeling van de lindebomen voor en na de werkzaamheden?

Zou de ombudsman niet onafhankelijk moeten zijn van de onderneming die verantwoordelijk is voor de werkzaamheden? Volgens de omwonenden maakt hij namelijk deel uit van de onderneming.

Beschouwt het gewest zichzelf net als Vivaqua, Sibelga en alle anderen ook als vergunninghouder?

fortement chaotiques, ensuite mieux régulés à la suite d'un meilleur phasage des nouveaux feux.

Des contacts ont-ils été pris avec Bruxelles Environnement à propos de la gestion des tilleuls avant et après le chantier ? Avant de couper les racines d'un tilleul, il faut, en effet, éteindre la cime de l'arbre. J'ai constaté que cela n'a pas été le cas.

Le médiateur, de par son statut, ne devrait-il pas être une personne indépendante de l'entreprise en charge des travaux ? Je fais référence ici aux contacts que les habitants ont eus avec le médiateur, qui est quelqu'un de l'entreprise.

La Région se considère-t-elle comme impétrant au même titre que Vivaqua, Sibelga et les autres intervenants en voirie ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une information générale a été distribuée le 18 juillet par toutes-boîtes à l'ensemble des riverains de l'axe et des rues adjacentes : nature des travaux, descriptif succinct du projet, calendrier et durée du chantier, perturbations prévisibles, coordonnées du maître d'ouvrage pour toute question générale, coordonnées de l'ombudsman pour toute question ou demande spécifique, et invitation à être tenu au courant par courriel des informations relatives au chantier. Cette information sera complétée par deux cubes d'affichage qui sont commandés. Ils devaient être placés au début du mois octobre.

La valeur de quatre mètres pour la largeur des voies de circulation est une largeur recommandée par le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), mais ne constitue pas une valeur réglementaire. Si la voie est d'une largeur très légèrement inférieure à la valeur de quatre mètres, il convient de préciser qu'au bénéfice de la largeur effective de la voie de circulation, le débordement des encombrants pieds de soutien des barrières a été placé à l'intérieur de la zone de chantier.

Il faut surtout constater que la largeur de la voie publique convient parfaitement à la fonction qui lui est donnée et ne pose aucun problème, même pour le passage de convois spéciaux. Au contraire, une largeur supérieure produirait l'effet négatif

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Op 18 juli werden alle inwoners van de laan en de omliggende straten geïnformeerd over de aard van de werken, met een omschrijving van het project, de kalender van de werkzaamheden, de mogelijke verstoringen, de gegevens van de bouwheer en de ombudsman en de mogelijkheid om via e-mail op de hoogte te worden gehouden van alle informatie over de werf. Begin oktober zouden er ook twee infokubussen worden geplaatst.*

De breedte van vier meter is een aanbeveling van de Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) en geen reglementaire waarde. Ondanks de iets smallere doorgang is de rijweg wel iets breder doordat de poten van de hekken aan de binnenzijde van de werf werden geplaatst. De rijweg is ook voor uitzonderlijk vervoer - breed genoeg. Een nog bredere weg zou automobilisten kunnen aanzetten tot roekeloos rijgedrag.

Het aantal fietsers werd voor de werkzaamheden niet geteld. Het fietspad voorziet een veilige afstand wegens het risico op openslaande portieren.

De verkeerslichten zullen worden gemoderniseerd en beter worden gefaseerd en op elkaar afgesteld via een groene golf. Er zullen ook verkeerslichten

d'inciter les automobilistes à pratiquer des vitesses excessives, alors que la limitation est fixée à 20km/h pour des raisons évidentes de sécurité.

Il n'y a pas eu de comptage des cyclistes avant les travaux. L'aménagement de la piste cyclable intègre une distance de sécurité par rapport à l'ouverture de portières.

L'ensemble du complexe de feux et du système de gestion sera modernisé afin de garantir beaucoup plus de souplesse dans la modulation des grilles de feux et une meilleure coordination entre eux, via une onde verte. Les nouveaux feux seront donc intégrés et coordonnés à l'ensemble.

Bruxelles Mobilité dispose des services et de l'expertise nécessaires pour garantir la préservation des arbres d'alignement, dont elle assure la gestion. Il convient, à cet égard, de préciser que la protection des arbres constitue une contrainte de base imposée à l'entrepreneur et explicitement reprise au premier point du cahier spécial des charges des travaux.

L'ombudsman a pour mission de première ligne de recevoir les plaintes et demandes spécifiques des riverains, et de rechercher des solutions qui, bien souvent, impliquent directement l'entrepreneur. Pour certaines demandes qui sortent du cadre prévu de la mission confiée à l'entrepreneur, l'ombudsman en réfère au maître d'ouvrage.

La médiation proprement dite, en cas de conflit, reste en premier recours une prérogative de Bruxelles Mobilité. Cette dernière est considérée comme un impétrant institutionnel au sens de l'ordonnance relative aux chantiers.

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- De fait, un dépliant a été déposé il y a quelques jours. Il y a simplement eu une erreur dans la date de début des travaux. L'entreprise s'en est rendu compte, parce qu'elle a elle-même pris contact par téléphone avec certains habitants qui ne pouvaient plus sortir de leur garage et qui n'avaient pas pu sortir leur voiture à temps. Il y a eu de la part de l'entreprise une récupération à la dernière minute. Heureusement !

worden toegevoegd aan het geheel.

Brussel Mobiliteit beschikt over de nodige diensten en expertise om de bomen te beschermen die ze beheert. De bescherming van de bomen is een basisverplichting voor de ondernemer die expliciet in het eerste punt van het bijzondere bestek wordt vermeld.

De ombudsman ontvangt vragen en klachten van omwonenden en zoekt oplossingen, waarbij de ondernemer vaak rechtstreeks is betrokken. De bemiddeling in geval van een conflict berust in de eerste plaats bij Brussel Mobiliteit, die institutioneel vergunninghouder is volgens de ordonnantie betreffende de werven.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Er werd een flyer verspreid die een verkeerde datum vermeldde. De onderneming heeft dan zelf contact opgenomen met enkele bewoners die hun auto in hun garage hadden gestald en niet meer naar buiten konden.*

De kubussen werden al geplaatst maar bevatten niet alle informatie. De gegevens van het ministerie en de bouwheer ontbreken.

Ensuite, concernant les panneaux réglementaires, vous parlez de cubes. De fait, certains viennent d'être installés, mais ils ne reprennent pas toutes les informations réglementaires, comme celles relatives aux coordonnées du ministère ou du maître d'ouvrage.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela figure sur le site internet.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Moi, je parle de la réglementation qui impose un affichage, avec une série de coordonnées. Il y a actuellement des cubes reprenant des informations sur la piste cyclable. L'information est donc lacunaire.

Concernant la largeur, vous dites que 3,5m suffisent. Je ne veux pas polémiquer à ce sujet, mais la réglementation prévoit 4m. Si vous me dites que 3,5m suffisent, il faut adapter la réglementation !

Concernant le passage pour piétons, je l'ai vu. Je peux vous dire qu'il s'agit d'un passage à risque.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est de la responsabilité des entrepreneurs. Nous allons en discuter avec eux.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Fort bien mais alors, pourquoi Bruxelles Mobilité ne répond-elle pas aux avis que le comité de quartier lui envoie ? L'entrepreneur répond au comité de quartier, mais quand ce dernier s'adresse par mail à Bruxelles Mobilité, il n'obtient pas de réponse.

Je précise que ce n'est pas un problème ad hominem. Il s'agit d'un comité de quartier, et non d'une seule personne.

- *L'incident est clos.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Die gegevens staan op de website.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Ik heb het over de reglementaire informatie. De kubussen bieden enkel informatie over het fietspad.*

U zegt dat 3,5 m breedte volstaat. De reglementering voorziet 4 m. Als 3,5 m volstaat, dan moet de reglementering worden aangepast!

Ik heb de oversteekplaats voor voetgangers zelf gezien. Die is gevvaarlijk.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Daar zijn de ondernemers verantwoordelijk voor. Wij zullen het probleem met hen bespreken.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Dat is goed maar waarom antwoordt Brussel Mobiliteit dan niet op de adviezen die het wijkcomité hen stuurt?*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

PUBLICS,

concernant "le nouveau permis d'urbanisme pour l'avenue du Port".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- L'avenue du Port, artère prestigieuse, dans une zone qui reste un berceau fertile d'activités industrielles et logistiques, connaît une nouvelle page de son histoire déjà bien chargée avec l'introduction, par la Ville de Bruxelles, d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme. Est-ce la dernière des multiples péripéties qui ont retardé de plusieurs années un aménagement bien nécessaire de la chaussée ?

On a connu des décisions fragmentaires, comme la réalisation d'une piste cyclable provisoire permettant aux cyclistes d'échapper aux affres d'une chaussée en piteux état. Il a aussi été question de remplacer les platanes de l'avenue, qui se seraient trouvés dans un état nécessitant de les abattre. Les platanes sont toujours en place et il serait maintenant question de les remplacer par des ormes, pour des raisons qui restent non précisées.

Il faut aussi ajouter que les pavés ont attiré l'attention de nombreux défenseurs, désireux de conserver à l'artère un caractère prestigieux qu'est loin de lui conférer l'asphalte.

On n'oubliera pas non plus la décision de la ministre au cours de la législature 2009-2014 d'entamer des travaux d'aménagement, puis de mettre un terme sans délai à ce chantier à la suite des doléances provenant de nombreuses sources. Une telle décision implique un certain coût, pour qu'au final, rien ne se passe !

Alors que des propositions d'aménagement de l'avenue du Port ont circulé fin 2016, la réalisation du chantier a été critiquée par de nombreux

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de nieuwe stedenbouwkundige vergunning ingediend voor de Havenlaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De stad Brussel vraagt een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aan. Durven we hopen dat daarmee een einde komt aan de verwikkelingen die voor jaren vertraging hebben gezorgd bij de hoognodige heraanleg van de Havenlaan?*

Het is niet duidelijk wat de stad ertoe heeft aangezet om een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aan te vragen, aangezien we niet weten welke gewijzigde punten een nieuwe aanvraag rechtvaardigen. Als we het goed voorhebben, zou het aantal rijbanen tussen het Saincteletteplein en de Picardstraat beperkt blijven tot twee, zouden er niet meer dan 82 parkeerplaatsen in de Havenlaan komen en zou er geen busbaan meer komen, terwijl het nieuwe Busplan net in meer bussen in de Havenlaan voorziet.

Is de nieuwe aanvraag anders dan de vorige versie? Beteren de 82 geplande parkeerplaatsen een vermindering ten opzichte van de vorige aanvraag? Zo ja, waar komt dan de compenserende parkeergelegenheid voor zware voertuigen?

Het tweerichtingsfietspad langs het kanaal zou behouden blijven, hoewel de Brusselse havengemeenschap en de bedrijven voortdurend hameren op een aantal gevaren. Hoe zit dat precies?

Zal het terugbrengen van het verkeer op twee rijbanen tussen het Saincteletteplein en de Picardstraat niet leiden tot nog meer opstoppingen op de drukke Havenlaan?

interlocuteurs.

La Communauté portuaire bruxelloise avait remis, en son temps, une étude très détaillée montrant les dangers que représentait le placement de deux bandes pour vélos du côté des entreprises portuaires, où ont lieu de multiples mouvements d'entrée et de sortie des véhicules s'approvisionnant ou livrant auxdites entreprises. Quel est le sort réservé à ces remarques de la Communauté portuaire bruxelloise ?

L'on ne comprend pas bien la décision d'introduire un nouveau permis d'urbanisme sans connaître les points qui auraient été amendés pour justifier l'introduction d'une nouvelle demande de permis. En effet, si notre lecture est correcte, le nombre de bandes de circulation resterait limité à deux entre la place Sainctelette et la rue Picard, le stationnement serait limité à 82 emplacements sur l'axe de l'avenue du Port, et aucune bande ne serait réservée aux bus, alors que le nouveau plan bus prévoit un renforcement de la desserte à l'avenue du Port.

La nouvelle demande de permis d'urbanisme contient-elle des différences par rapport à la version introduite précédemment ? Le nombre de 82 emplacements de parking prévus représente-t-il une diminution par rapport à la demande précédente ? Dans l'affirmative, où des compensations pour le stationnement des véhicules lourds seront-elles prévues ?

La piste cyclable bidirectionnelle serait maintenue du côté du canal, alors que la Communauté portuaire bruxelloise et les entreprises n'ont eu de cesse d'attirer l'attention sur les dangers de ce projet. Qu'en est-il exactement ?

La limitation à deux bandes de circulation entre la place Sainctelette et la rue Picard n'est-elle pas de nature à créer des encombres supplémentaires dans une zone où le trafic reste intense ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez présenté les plans définitifs du réaménagement de l'avenue du Port. C'est avec stupéfaction que j'ai constaté que la bande de bus initialement prévue a été abandonnée.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb met verstomming kennis genomen van het schrappen van de geplande busbaan in de Havenlaan.*

Renseignements pris, il ne s'agit en aucun cas d'une demande des communes concernées. Ce choix est donc complètement incohérent au regard du discours favorable à une diminution du trafic automobile et à une amélioration des transports publics que vous tenez. Il est d'autant plus problématique que le site de Tour & Taxis, qui souffre d'un problème d'accessibilité en transports en commun, ne bénéficiera pas d'une desserte en tram, contrairement à ce qui avait été annoncé à une certaine époque.

Par ailleurs, vous annoncez fièrement vouloir en finir avec l'impression d'autoroute urbaine créée par l'avenue. Outre le refus d'une priorité au transport en commun, les pavés de l'avenue, qui ont un intérêt patrimonial, mais participent également à la dissocier d'une voie rapide, seront cependant entièrement enlevés.

Pourtant, si l'on peut comprendre qu'il ne s'agit pas du revêtement idéal pour les cyclistes, on ne voit pas en quoi ils sont incompatibles avec les voies de circulation automobile, alors qu'ils peuvent, au contraire, contribuer à modérer la vitesse du trafic. Comment justifiez-vous cette décision, qui va à l'encontre de tous les objectifs environnementaux et de mobilité annoncés ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La commission de concertation de la Ville de Bruxelles s'est réunie le 22 décembre 2016 pour étudier les demandes relatives à l'avenue du Port, à une époque où j'étais excusé pour raisons médicales. Le gouvernement a, dès lors, travaillé sur une nouvelle demande de permis qui garantit un équilibre entre le projet et l'ensemble de ces demandes. Il en a confirmé les nouveaux principes le 13 juillet 2017. Voici les différences principales entre la nouvelle demande de permis et celle de 2016 :

- suppression temporaire des bandes de bus sur l'avenue du Port ;
- ajout d'une bande de stockage au carrefour de l'avenue du Port à hauteur de la place Saintelette ;
- ajout de places de stationnement entre les arbres du côté opposé au canal. En conséquence, l'écartement entre les arbres des nouveaux

Dat blijkt niet op verzoek van de betrokken gemeenten te zijn gebeurd en de keuze valt ook niet te rijmen met uw discours over het terugdringen van de auto en de verbetering van het openbaar vervoer. Het is des te erger dat Tour & Taxis geen tramhalte krijgt, hoewel die eerder werd aangekondigd.

U sloeg zich trouwens op de borst omdat u ging ervoor ging zorgen dat de Havenlaan er niet meer als een stadssnelweg bijlag. Naast de weigering om het openbaar vervoer voorrang te geven, moeten ook de kasseien eraan geloven, hoewel ze erfgoedwaarde hebben en duidelijk maken dat de Havenlaan geen snelweg is, al zijn ze niet de geschikte ondergrond voor fietsers.

Hoe rechtvaardigt u die beslissing, die ingaat tegen elke milieu- en mobiliteitsdoelstelling?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De overlegcommissie van de stad Brussel kwam op 22 december 2016 samen om de eisen met betrekking tot de Havenlaan te bespreken. De regering heeft werk gemaakt van een nieuwe vergunningsaanvraag op basis van een evenwicht tussen die eisen en het project en heeft de nieuwe principes van de aanvraag goedgekeurd op 13 juli 2017. De belangrijkste verschillen tussen de nieuwe aanvraag en die uit 2016 zijn:*

- de tijdelijke schrapping van de busbanen in de Havenlaan;*
- de toevoeging van een rijstrook aan het kruispunt van de Havenlaan ter hoogte van het Sainctelette-plein;*
- de toevoeging van parkeerplaatsen tussen de bomen aan de KBC-zijde van de straat (die voortaan 12 m van elkaar zullen staan in plaats*

alignements est de 12m au lieu de 8m, et le nombre de nouveaux arbres plantés est légèrement réduit ;

- aménagement de zones de protection séparant les zones de stationnement des pistes cyclables. En conséquence, de l'espace a dû être récupéré ailleurs dans le profil, et la largeur des pistes cyclables a été légèrement réduite ;

- meilleure adaptation du carrefour entre l'avenue du Port et la rue Picard, en prévision de l'installation de la passerelle Picard ;

- meilleure adaptation du carrefour entre l'avenue du Port et la nouvelle voirie est-ouest des sites de Tour & Taxis et du terrain adjacent au centre TIR (TACT).

Les 82 emplacements de parking représentent une augmentation par rapport à la demande précédente, qui n'en comportait qu'une vingtaine. Toutefois, ils ne gênent pas le projet global.

La piste bidirectionnelle est maintenue du côté du canal. En effet, il s'agit d'un itinéraire majeur pour la Région bruxelloise, car il est à peu près plat et traverse toute la Région sur 15km. Il est essentiel d'en maintenir la continuité dans l'avenue du Port et la rue Claessens.

La situation projetée est moins dangereuse que la situation actuelle. En effet, dans la zone industrielle, les cyclistes sont actuellement confrontés aux entrées et sorties des charrois lourds liés aux entreprises du site portuaire. Ils se trouvent dans l'angle mort des véhicules entrants, et sont peu visibles pour les véhicules sortants qui débouchent directement sur l'espace cycliste. Le projet éloigne d'environ 5m les cyclistes des sorties de véhicules, ce qui réduit le risque.

Cependant, les sorties et entrées de véhicules restent dangereuses, particulièrement avec une piste cyclable bidirectionnelle. C'est la raison pour laquelle les zones de danger seront mises en évidence par la couleur rouge du revêtement et la surimpression de logos représentant des vélos. Un système d'alerte non visuel (marquage de bandes épaisses au sol, bandes vibrantes) complétera ce dispositif si nécessaire. Nous envisageons aussi de recourir à des alertes de lumières, à l'instar de ce qui a été fait à la Porte de Flandre.

van 8 m);

- de aanleg van een bufferzone tussen de parkeerplaatsen en de fietspaden (daardoor zijn de fietspaden iets smaller);

- de verbetering van het kruispunt tussen de Havenlaan en de Picardstraat;

- de verbetering van het kruispunt tussen de Havenlaan en de nieuwe oost-westweg over de terreinen van Tour & Taxis en het terreingedeelte dat aan het TIR-centrum grenst (TACT).

In de eerste aanvraag was slechts sprake van een twintigtal parkeerplaatsen, maar de nieuwe plaatsen brengen het project geenszins in het gedrang.

Het tweerichtingsfietspad langs de kanaalzijde blijft behouden omdat het een onderdeel is van een belangrijke, vlakke doorgangsroute. In de huidige toestand zijn fietsers vaak nauwelijks zichtbaar voor af- en aanrijdende vrachtwagenchauffeurs. Daarom wordt het fietspad zo'n 5 m van de uitritten verlegd.

Toch blijven de af- en aanrijdende vrachtwagens gevaarlijk, zeker met een tweerichtingsfietspad. De gevaarlijke zones krijgen daarom een rood wegdek en fietslogo's, waar nodig aangevuld met een niet-visueel alarmsysteem. We overwegen ook knipperlichten te plaatsen, zoals aan de Vlaamse Poort.

Met de beperking van het weggedeelte tussen het Saincteletteplein en de Picardstraat tot twee rijbanen met voorsorteerstroken willen we een stedelijker effect creëren. Er komen een park, woningen en horecalokalen, waardoor het aantal voetgangers en fietsers zal toenemen.

Momenteel is dat weggedeelte te ruim opgevat. Uit tellingen blijkt dat er in beide richtingen 631 auto's per uur rijden, wat minder is dan de capaciteit van een rijbaan (800 tot 1.000). Tweemaal twee rijbanen zou de doorstroming van het verkeer in het gedrang brengen, want dan moeten er verkeerslichten komen om de oversteek ter hoogte van de Opzichters-, de Ulens- en de Van Meyelstraat veiliger te maken.

Het verzoek om een busstrook af te voeren kwam

La limitation de la section entre la place Saintelette et la rue Picard à deux bandes, avec bandes de présélection, vise à transformer ce tronçon de la voirie en une voirie plus urbaine. Dans cette zone, un parc sera aménagé, et des logements et des locaux dédiés à l'horeca seront construits, ce qui fera augmenter fortement le nombre de déplacements de piétons et de cyclistes.

La section est actuellement surdimensionnée. Les comptages montrent qu'il y a 631 voitures par heure par sens, ce qui est inférieur à la capacité d'une seule bande (800 à 1.000). De plus, aménager deux fois deux bandes de circulation sur ce tronçon serait pénalisant pour la fluidité du trafic, parce qu'il faudrait alors ajouter des feux pour sécuriser les traversées au niveau des rues de l'Intendant, Ulens et Van Meyel.

La demande de supprimer une bande bus a été émise au sein de la Commission de concertation réunie pour examiner la demande de permis de 2016, entre autres par la Ville de Bruxelles. Pour répondre à cette demande, et vu le volume des bus qui passent dans l'avenue actuellement, nous avons temporairement supprimé les bandes de bus dans la demande de permis. Le projet sera donc exécuté sans bandes de bus.

Une fois que le quartier sera plus densifié, que le nouveau plan bus sera mis en œuvre et que les bus ne pourront plus circuler dans le trafic, des bandes de bus partielles - comme dans la demande de permis de 2016 - pourraient être réaménagées assez facilement avec de la peinture.

Nous avons déjà maintes fois discuté des pavés. Aucun élément neuf n'est intervenu à ce propos, et leur suppression est donc toujours souhaitée.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'ai entendu ce que le ministre a bien voulu nous dire. Il a parlé de la passerelle Picard qui n'aurait pas d'influence sur le trafic dans l'avenue du Port. Or, d'après les échos que nous en avons, la piste bidirectionnelle est considérée comme un danger par les entreprises du port de Bruxelles. Notre inquiétude n'est pas levée, en dépit de votre affirmation qu'il existera un espace suffisant

onder andere van de stad Brussel. In afwachting van de vergunningsaanvraag zijn we tijdelijk op dat verzoek ingegaan. Het project wordt dus zonder busbanen uitgevoerd.

Zodra de buurt dichterbevolkt is en het nieuwe Busplan van kracht is, zullen er gedeeltelijke busbanen worden afgetekend. Dat kan vrij eenvoudig.

We hebben het al vaker over de kasseien gehad. Er zijn geen nieuwe elementen opgedoken en dus is het plan nog altijd om ze weg te halen.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- U beweert dat de Picardbrug geen invloed zal hebben op het verkeer in de Havenlaan, maar volgens wat ik hoor beschouwen de havenbedrijven het tweerichtingsfietspad als een gevaar. Wat dat betreft, hebt u onze ongerustheid niet kunnen wegnemen.

permettant de voir les véhicules qui entrent et sortent.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Franchement, le coup de la bande de bus temporairement supprimée jusqu'à ce que le quartier soit densifié, je n'y crois pas !

Vous dites que cela figure dans la décision, mais dans l'intervalle, le projet sera achevé. Et quand on voit le temps qu'il faut pour changer quoi que ce soit dans cette Région, je me dis que c'est surtout une manière de ne rien faire. J'ai de sérieux doutes sur le projet, d'autant que l'on a abandonné le tram, qui était pourtant une évidence à cet endroit.

Vous dites le quartier doit être densifié, mais il y a déjà des animations et des pôles d'attraction dans ce quartier, qui sont fort peu accessibles. Entre la station de métro la plus proche et les endroits où les gens se rendent en masse, il y a en effet une petite trotte ! Et le soir, à certaines heures, ce n'est pas particulièrement agréable, surtout lorsqu'on est seul.

Avoir éliminé le tram, ce n'était déjà pas fameux, mais supprimer la bande de bus en prime délivre un message clair, une fois de plus : "Tant que vous n'allez pas dans le Pentagone, où vous serez pris en charge par une navette électrique, déplacez-vous en voiture, cela ira beaucoup mieux".

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'évaluation du plan Iris 2 par le fonctionnaire de référence".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik geloof eerlijk gezegd niet dat de busbaan er maar tijdelijk niet komt!*

Als je weet hoe lang het duurt om iets te veranderen in het Brussels Gewest, lijkt me het schrappen van de busbaan vooral een manier om niets te doen.

U zegt dat de buurt eerst meer volk moet trekken, maar er zijn al publiekstrekkers die nauwelijks toegankelijk zijn. Het is een eind lopen tussen het dichterbij gelegen metrostation en de plekken waar mensen heen willen. 's Avonds is het er bovendien niet aangenaam lopen, vooral niet voor wie alleen is.

Dat de tram werd geschrapt was al geen goede zaak. Dat ook de busbaan eraan moet geloven, geeft eens te meer het signaal dat mensen beter met de auto naar de Vijfhoek komen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de evaluatie van het Irisplan 2 door de referentie-ambtenaar".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

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 "le Plan bus en général et la polémique autour du nouveau tracé du bus 20, en particulier".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, il ne vous aura pas échappé, à travers leurs courriers et divers articles de presse, que de nombreux habitants de Berchem-Sainte-Agathe sont opposés à la modification de l'itinéraire du bus 20. C'est le cas de ceux qui utilisent les arrêts concernés par une future suppression, ainsi que de ceux qui se trouvent sur ce qui constituerait le nouveau parcours.

La STIB justifie ces modifications par le fait que la ligne de bus 20 ferait double emploi avec celle du tram 19. C'est une façon de voir les choses, puisque les modifications auraient également pour conséquence de supprimer un point de connexion entre ces deux lignes. Autrement dit, il semble que la proposition ne provoque que du mécontentement.

Au-delà de la question du bien-fondé des modifications proposées et de la pertinence des arguments, il semble que le principal et premier reproche des habitants réside dans le manque de concertation. Il est difficile de leur donner tort, puisque la STIB répond que cette concertation a été suffisante dans le cadre de la consultation organisée pour le plan bus.

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

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 informatie en het overleg over het Busplan in het algemeen en de polemiek over het nieuwe traject van bus 20 in het bijzonder".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- Heel wat inwoners van Sint-Agatha-Berchem verzetten zich tegen de aangepaste reisweg van bus 20. Vooral reizigers die opstappen aan haltes die worden afgeschaft en omwonenden van het nieuwe traject zijn er niet gelukkig mee.

De MIVB haalt als argument voor de aanpassingen aan dat bus 20 en tram 19 hetzelfde traject afleggen. De wijziging leidt er echter ook toe dat een overstappunt voor beide lijnen verdwijnt. Het voorstel voor de nieuwe route lokt met andere woorden vooral ontevredenheid uit.

Los van de vraag of de aanpassing wel terecht is, zijn de omwonenden vooral misnoegd over het gebrek aan overleg. Het enige wat de MIVB daarop te zeggen heeft, is dat er voldoende overleg was in het kader van het Busplan.

De gemeenten moesten inderdaad hun advies geven en burgers konden opmerkingen maken. Jammer genoeg blijkt echter dat de meeste Brusselaars niet op de hoogte zijn van het Busplan of de gevolgen ervan voor hun dagelijkse verplaatsingen.

De kans is dan ook groot dat de meeste reizigers

Certes, les communes ont eu à remettre un avis et les citoyens ont pu faire part de leurs remarques. Malheureusement, il semble clair que la plupart des gens ignorent tout simplement l'existence de ce plan, et encore plus ses conséquences concrètes sur leurs déplacements quotidiens. Une petite enquête du comité de quartier berchemois qui s'est mobilisé autour de la ligne 20 le met d'ailleurs bien en évidence.

Il y a donc fort à parier que la plupart des usagers découvriront que leur bus voit son parcours modifié le jour de la mise en œuvre du changement. Cela vaut pour n'importe quelle ligne modifiée par le plan bus. Je vous mets au défi d'aller interroger les usagers pour savoir s'ils sont au courant des projets relatifs à leur ligne.

Combien de personnes ont-elles, en dehors des acteurs institutionnels, remis des remarques ? Pourquoi la STIB, maîtrisant les moyens de communication dans ses véhicules, n'a-t-elle délivré aucune information à des voyageurs des lignes concernées pour leur expliquer les modifications envisagées sur la ligne empruntée, afin qu'ils puissent recevoir une information accessible et compréhensible sans devoir se montrer particulièrement proactifs ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le projet de plan bus, approuvé en première lecture à la Région, a été soumis à consultation publique durant deux mois, de la fin de l'année 2015 au début de l'année 2016. Durant cette période, les communes, mais également les citoyens et les comités de quartier, ont eu la possibilité de réagir. Une synthèse des commentaires a été réalisée et transmise à mon cabinet, afin de préparer au mieux la procédure d'approbation définitive du plan directeur bus en deuxième lecture dans les prochains mois. Avant de mettre ce plan en œuvre, nous devrons attendre l'arrivée des nouveaux bus.

L'information relative à la consultation publique a été communiquée par le biais d'une distribution de brochures dans les dix-neuf communes et dans les points de vente de la STIB, de messages sur les écrans plasma des échoppes Kiosk et Bootik, et de lettres d'information de la STIB, sur le site internet

op de dag waarop de wijziging wordt ingevoerd, ontdekken dat hun bus voortaan een andere route volgt. Dat geldt trouwens ook voor andere lijnen. De meeste reizigers hebben geen flauw benul van de invloed die het Busplan op hun reisweg heeft.

Hoeveel personen dienden, los van de betrokken instellingen, opmerkingen in? Waarom gaf de MIVB op haar voertuigen aan de reizigers van de betrokken lijnen geen informatie over de wijzigingen op hun lijn, zodat de reizigers niet zelf naar toegankelijke en begrijpelijke informatie op zoek moeten gaan?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Het ontwerp voor het Busplan heeft eind 2015, begin 2016 twee maanden lang ter inzage gelegen. Zowel gemeenten als burgers en wijkcomités konden reageren. Mijn medewerkers kregen een samenvatting van de opmerkingen, zodat ze de definitieve goedkeuring van het richtplan voor de bussen in tweede lezing kunnen voorbereiden. De nieuwe bussen moeten worden geleverd voor het plan in werking kan treden.

Er werden in de negentien Brusselse gemeenten brochures verspreid over de openbare raadpleging. Daarnaast was de informatie beschikbaar in de verkooppunten van de MIVB en op de website van de vervoersmaatschappij, waar met een simulator de bestaande en de toekomstige trajecten met elkaar konden worden vergeleken. De informatie werd bovendien verspreid via persberichten, de sociale media en aankondigingen

dédié, avec un simulateur permettant de comparer l'actuel réseau et le futur plan bus. Des communiqués de presse, des messages sur les réseaux sociaux, des encarts dans les journaux et sites web communaux ont également été utilisés.

Enfin, la visite d'un Bus Info dans les communes, avec des experts pour répondre aux questions du public, a été organisée entre le 2 décembre 2015 et le 29 janvier 2016. Ce bus a profité de 24 marchés hebdomadaires ou autres lieux d'affluence pour toucher un maximum de personnes. La permanence du Bus Info sur la place Dr Schweitzer a accueilli une petite centaine de visiteurs.

Par ailleurs, la STIB a comptabilisé 25 réactions sur le site internet du plan directeur bus, concernant l'ensemble du territoire de Berchem-Sainte-Agathe.

La STIB a utilisé les médias dont elle dispose dans ses véhicules et aux arrêts pour communiquer sur le plan bus via des arrondis de plafond et les afficheurs de temps d'attente. Par contre, les écrans TFT (thin-film transistor) et annonces audio n'étaient pas appropriés pour communiquer sur ce thème, vu le peu d'espace disponible.

De plus, vu le nombre de modifications proposées, la STIB a opté pour une communication par quadrant plutôt que par ligne, ce qui permet, dans un même quartier, de se rendre compte de toutes les modifications prévues. En effet, le voyageur qui prend le bus 20 sera sans doute intéressé aussi par les changements sur d'autres lignes à proximité.

La proposition de nouvel itinéraire pour la ligne 20, via l'avenue de la Basilique, résulte des constats et propositions du plan communal de mobilité de la commune de Berchem-Sainte-Agathe. J'ai rencontré les représentants du comité de quartier. Nous disposons désormais de tous les éléments utiles pour progresser. Ils seront analysés et le gouvernement prendra une décision dans les prochains mois.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Manifestement, ce n'est pas le dialogue qui semble primer en ce qui concerne le tracé du bus 20. Cette manière de répondre aux habitants est très regrettable pour

in kranten en op de websites van de gemeenten.

Ten slotte deed een infobus tussen 2 december 2015 en 29 januari 2016 de verschillende gemeenten aan. Aan boord zaten twee experts die de vragen van het publiek konden beantwoorden. Om zo veel mogelijk mensen te bereiken, stond de infobus op plaatsen waar veel volk passeert.

Via de website over het richtplan kreeg de MIVB 25 reacties in verband met het grondgebied van Sint-Agatha-Berchem binnen.

De MIVB communiceerde over het Busplan via de communicatiekanalen op haar voertuigen. TFT-schermen (thin-film transistor) en gesproken boodschappen kwamen niet in aanmerking omdat er zo te weinig informatie kon worden gegeven.

Gezien het grote aantal aanpassingen koos de MIVB ervoor om per kwadrant te communiceren, in plaats van per lijn. Op die manier kon ze informatie geven over alle wijzigingen in een wijk.

Het voorstel voor de nieuwe reisweg van bus 20 vloeit voort uit de voorstellen in het gemeentelijke mobiliteitsplan van Sint-Agatha-Berchem. Ik overlegde met vertegenwoordigers van het wijkcomité en beschik nu over alle elementen die ik nodig heb om voort te kunnen. De regering zal de komende maanden, na analyse van de gegevens, een beslissing nemen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Dialoog staat duidelijk niet voorop als het over het traject van bus 20 gaat. De manier waarop de MIVB communiceert is bijzonder slecht

l'image de la STIB.

J'ai cru comprendre aussi que certaines autorités communales n'étaient pas entièrement satisfaites par la traduction qui avait été faite - et je ne juge même pas du fond - de leurs positions.

(*Remarques de M. Smet*)

De façon plus générale, je maintiens que les voyageurs qui montent dans un bus concerné par les modifications ne savent rien des projets relatifs à leur ligne. Tous les jours, j'emprunte un bus qui est concerné et je peux vous assurer que si je ne siégeais pas dans cette commission, je serais bien en peine de savoir ce qu'il se passe.

D'autre part, je me souviens que la STIB, à une époque où vous n'étiez plus là, avait mis en place un dispositif pour des réunions d'information avec des petits cartons suspendus aux mains courantes. Vous dites montrer les modifications par quadrant, mais ce n'est pas facile, honnêtement. Pour quelqu'un qui n'est pas un peu rompu à la lecture des plans et qui s'y perd un peu, c'est loin d'être évident.

Quant aux échoppes Bootik et Kiosk, la plupart des usagers les fréquentent rarement. En général, on a sa carte Mobib pour cinq ans et on la recharge à l'automate.

Sincèrement, on ne peut pas dire qu'il y ait eu une bonne communication et une bonne information.

Il est dommage de faire semblant que la participation citoyenne a été bonne et que les usagers sont bien informés, alors que je suis intimement convaincue que les seuls experts d'un réseau de transport en commun sont ceux qui les utilisent. Je me sentirais bien incapable de donner dans le détail des indications pour une partie de la Région que je ne fréquente pas au quotidien.

Je crois que nous sommes vraiment passés à côté d'une opportunité. Volontairement ou pas ? Je n'ai pas la réponse, mais je crains que les usagers ne déchantent en découvrant tout à coup que des modifications ont été apportées à leur quotidien. En prime, on leur répondra qu'ils ont eu l'occasion de faire valoir leurs remarques alors que, de facto, cela n'aura pas été le cas.

voor haar imago.

Ik meen ook begrepen te hebben dat bepaalde gemeentebesturen niet gelukkig zijn met de manier waarop hun standpunt werd geïnterpreteerd.

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Algemeen weten reizigers die de bus nemen, weinig of niets over nakende wijzigingen aan hun lijn.

Anderzijds herinner ik mij dat de MIVB destijds boodschappen verspreidde in verband met informatievergaderingen. U wilt de wijzigingen per kwadrant bekendmaken, maar dat is ingewikkeld. Voor wie niet beslagen is in het lezen van plannen, ligt het niet voor de hand om daar de nodige informatie uit te halen.

De meeste reizigers komen overigens maar zeer weinig in de verkooppunten van de MIVB, aangezien een Mobibkaart vijf jaar geldig is en de meesten ze aan een automaat herladen.

Van goede communicatie en informatie is dus duidelijk geen sprake.

Het is jammer dat men doet alsof er overleg was met de burger en alsof de reizigers goed geïnformeerd zijn. Uiteindelijk zijn de gebruikers van het openbaarvervoernetwerk de beste deskundigen.

Men heeft hier een kans laten liggen. Het antwoord op de vraag of dat doelbewust gebeurde, ken ik niet, maar ik verwacht dat de reizigers teleurgesteld zullen zijn als ze plots ontdekken dat hun dagelijkse reisweg is gewijzigd. Bovendien zullen ze te horen krijgen dat ze de kans hebben gekregen om opmerkingen door te geven, terwijl dat feitelijk niet het geval was.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

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 "le programme de rénovation des stations de métro et les retards pris à rénover la station Montgomery en particulier".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- La qualité des aménagements et l'offre de services diversifiée au cœur des stations font partie intégrante de l'attractivité des transports en commun, à Bruxelles comme partout ailleurs dans le monde.

L'accord de gouvernement prévoit explicitement que, pour améliorer la qualité du service, le gouvernement adoptera un plan stratégique de rénovation des stations dès 2014, avec une priorité pour les stations les plus fréquentées, dont Montgomery, Bockstael et Bourse.

La station Bockstael doit être achevée. La rénovation de la station Bourse est entamée. La STIB a lancé, semble-t-il, des études sur la rénovation des stations Albert, Parc, Gare centrale, Clemenceau, Alma, Simonis et Veeweyde. Mes questions portent donc naturellement sur le calendrier de rénovation de la station Montgomery, qui a, elle aussi, un besoin urgentissime d'être rénovée.

Je rappelle que la station de Montgomery est l'une des plus importantes de la Région, tant par les lignes qui la desservent directement et indirectement que par sa superficie, la longueur de ses couloirs et le nombre de ses sorties vers la surface. Pour mémoire, la station Montgomery est traversée par la ligne de métro 1 ainsi que par les

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 "het programma voor de renovatie van de metrostations en de achterstand met de renovatie van het station Montgomery in het bijzonder".

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *De kwaliteit en het dienstenaanbod in metrostations maakt deel uit van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Het regeerakkoord voorziet expliciet dat de regering vanaf 2014 een strategisch plan voor de renovatie van de stations zou aannemen. De meest gebruikte stations, zoals Montgomery, Bockstael en Beurs zouden daarbij voorrang krijgen. Het station Bockstael moet nog worden afgewerkt. De renovatie van het station Beurs is gestart. Voor de renovatie van de stations Albert, Park, Centraal Station, Clemenceau, Alma, Simonis en Veeweyde voert de MIVB studies uit.*

Het station Montgomery, dat erg groot is en rechtstreeks en onrechtstreeks door verschillende belangrijke lijnen wordt bediend, moet dringend worden gerenoveerd. Hoe prioritair is de renovatie van dit station in vergelijking met de andere stations? Welke stations zullen tegen het einde van de regeerperiode gerenoveerd zijn? Wat met de aanvragen en afleveringen van vergunningen?

Voor de stations De Brouckère en Centraal Station hebt u de tussenkomst van Beliris gevraagd. In welke fase bevinden de onderhandelingen met Beliris en de financieringsagenda zich?

Hebben de studies van Brussel Mobiliteit over de staat van de Montgomerytunnel enige invloed op

trams des lignes à grande capacité 7 et 25, et abrite le terminus des lignes de trams 39 et 44. Par ailleurs, la station sert également de point de convergence pour les usagers de nombreuses lignes de surface, puisque s'y arrêtent la ligne de tram 81 et les lignes de bus 22, 27, 61 et 80.

Qu'advient-il du caractère prioritaire de la rénovation de la station Montgomery, considérée comme une priorité dans l'accord de gouvernement ? Le cas échéant, en quoi la rénovation de certaines stations apparaîtrait-elle comme plus prioritaire que celle d'autres stations du réseau ? Quel est l'échéancier précis de la rénovation des stations d'ici la fin de la législature ? Où les demandes et les délivrances de permis en sont-elles ?

L'intervention de Beliris a été sollicitée pour les stations De Brouckère et Gare centrale. Où les négociations et le calendrier de financement de ces travaux de rénovation d'autres stations de métro à Bruxelles par Beliris en sont-ils ?

J'aimerais savoir si les études que Bruxelles Mobilité a réalisées sur l'état actuel du tunnel Montgomery peuvent interférer dans une modification du calendrier et du programme de rénovation de la station.

Enfin, la question de l'entrée en station des trams 39 et 44 doit trouver une solution rapide, indépendante du calendrier de rénovation globale de la station Montgomery. Dans quels délais la trémie d'accès via l'avenue de Tervueren sera-t-elle enfin modifiée pour permettre une desserte continue via cette dernière, et non plus via la très étroite rue G. et J. Martin ?

À titre accessoire, j'aimerais enfin connaître les mesures conservatoires qui ont été prises par votre administration pour protéger la remarquable œuvre d'art de Folon à la station Montgomery.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le projet de rénovation de la station Montgomery est toujours une priorité, mais il prend plus de temps que prévu. Il est à l'étude depuis 2006, époque où je l'ai moi-même lancé. Un permis d'urbanisme a été introduit

de planning van de renovatie van het station?

Onafhankelijk van de globale renovatie van het station Montgomery, moet er een snelle oplossing worden gevonden voor het binnenrijden van tramlijnen 39 en 44. Wanneer zal er weer een doorgang mogelijk zijn via de Tervurenlaan?

Welke maatregelen zal uw administratie nemen om het kunstwerk van Folon te beschermen?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De renovatie van het station Montgomery is nog steeds een prioriteit maar verloopt trager dan gepland. In 2012 heeft de gemeente Sint-Pieters-Woluwe een negatief advies afgeleverd naar aanleiding van de*

et a reçu un avis défavorable de la commune de Woluwe-Saint-Pierre en 2012.

Ces dernières années, plusieurs variantes et études de faisabilité ont été examinées pour répondre aux différentes remarques et résoudre notamment le problème du passage du tram rue du Duc. Sur cette base, un nouveau plan directeur a été émis. Celui-ci a été présenté le 6 mars 2017 à la commune, en présence de M. De Keyser, votre échevin.

Malheureusement, l'introduction de la trémie du tram entraîne une modification substantielle du projet et nécessite une nouvelle attribution de marché pour les études. Le calendrier actuel prévoit une demande de permis d'urbanisme dans le courant de 2019. Elle sera liée à une étude d'incidences concernant la nouvelle trémie du tram. Le délai de cette instruction est évalué à deux ans. Ce long délai sera mis à profit pour intégrer les modifications éventuelles qui découleraient des études de Bruxelles Mobilité sur l'état du tunnel Montgomery.

L'œuvre de Folon a été détériorée à la suite d'infiltrations dans la dalle située au-dessus de la fresque. Une restauration a été réalisée fin 2015 pour un montant d'environ 52.000 euros, mais, malgré de nombreuses injections pour traiter ces infiltrations, il apparaît que le problème persiste. Après investigations, il s'avère que l'eau provient de la fontaine Montgomery ou des édicules de la fontaine situés en surface.

La Direction gestion et entretien des voiries, gestionnaire principal de la fontaine, prévoit d'entamer les travaux d'entretien de la fontaine dans le courant du mois de novembre 2017. Une inspection de la fontaine et des locaux techniques sera réalisée conjointement, afin de repérer au mieux les zones d'infiltrations d'eau.

Dès que ce problème sera résolu, une nouvelle restauration de la fresque sera effectuée. Entre-temps, un nettoyage superficiel de la fresque est prévu tous les deux à trois mois, afin d'éviter l'accumulation du calcaire sur cette dernière.

En ce qui concerne les lignes de tram 39 et 44, il est clair que leur sort est lié aux travaux de rénovation de la station, en particulier la réalisation de la nouvelle trémie sur l'avenue de Tervueren et le réaménagement du terminus à l'intérieur de la

aanvraag van stedenbouwkundige vergunning.

De voorbije jaren zijn een verschillende haalbaarheidsstudies uitgevoerd, onder meer om het probleem met de doorgang van de tram in de Hertogstraat op te lossen. Op basis hiervan werd er een nieuw richtplan opgesteld.

Omwillen van de tramingang moet er jammer genoeg een nieuw studiebureau worden geselecteerd. Het huidige tijdschema voorziet in een aanvraag van stedenbouwkundige vergunning in de loop van 2019. Daaraan zal een effectenstudie worden gekoppeld die ongeveer twee jaar zal duren. Tijdens die periode zullen ook eventuele wijzigingen worden aangebracht die het gevolg zijn van de studies van Brussel Mobiliteit.

Het kunstwerk van Folon is beschadigd wegens insijpelingen in de steen boven het fresco. Eind 2015 werd er een restauratie uitgevoerd die ongeveer 52.000 euro heeft gekost. Helaas blijft het probleem zich voordoen. Na onderzoek is gebleken dat het water afkomstig is van de Montgomeryfontein.

De Directie beheer en onderhoud van de wegen, die de fontein beheert, plant voor november 2017 onderhoudswerken aan de fontein. Tegelijkertijd zullen de fontein en de technische lokalen worden geïnspecteerd om de insijpelingszones beter te kunnen opsporen.

Nadat het probleem opgelost is, volgt er een nieuwe restauratie van het fresco. Ondertussen wordt het fresco om de twee tot drie maanden gereinigd om de ophoping van kalk tegen te gaan.

De werkzaamheden voor de nieuwe tramingang op de Tervurenlaan en de heraanleg van de terminus in het station zullen moeten worden uitgevoerd tegen 2024, wanneer de trams van het type PCC aan het einde van hun levenscyclus zijn. De huidige infrastructuur is namelijk niet compatibel met de nieuwe trams. Vanaf de uitreiking van de stedenbouwkundige vergunning zullen deze werkzaamheden voorrang krijgen.

Beliris financiert deze projecten niet. Voor het station De Brouckère financiert Beliris enkel de verkeerswegen. Het gewest betaalt de herstellingen aan de waterdichtheid van het station.

station. Concrètement, ces travaux de transformation devront être effectués avant la fin de vie des derniers trams de type PCC exploités actuellement sur ces lignes, soit à l'horizon 2024. En effet, l'infrastructure actuelle n'est pas compatible avec les nouveaux trams.

Il est clair que, dès l'obtention du permis d'urbanisme dans les délais précités, la réalisation de ces travaux sera prioritaire. Cela mettra définitivement fin au passage de trams dans les rues G. et J. Martin et du Duc.

Beliris ne finance pas ces projets. S'agissant de la station De Brouckère, il ne finance que les voiries. La réparation et l'étanchéité de la station sont à charge de la Région, même si la mise en œuvre des travaux d'étanchéité de la toiture est exécutée par Beliris, aux frais de la Région.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Merci pour les mesures qui ont été prises pour préserver la fresque.

Pour le reste, vous conviendrez avec moi que c'est assez décourageant. De 2006 à 2024, ou même entre 2019 et 2024, c'est difficilement explicable ! Tout le monde sait pourtant que la station Montgomery a besoin d'être réhabilitée et rénovée, et que c'est un important noeud de communication où de nombreuses lignes se rejoignent.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai dit 2024 au plus tard.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ce sera entre 2019 et 2024, si j'ai bien compris...

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, mais on vise plutôt 2020.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE



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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Ik dank u voor uw maatregelen om het fresco te beschermen.*

De termijnen zijn ontmoedigend. Iedereen weet hoe belangrijk het station Montgomery is en hoe dringend het moet worden gerenoveerd.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zei 2024 ten laatste.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Tussen 2019 en 2024, had ik begrepen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ja, maar we mikken eerder op 2020.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER 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 propreté des sites propres et des arrêts de bus et de tram de la STIB".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je souhaiterais vous interroger sur l'entretien des sites propres de la STIB, qu'ils soient bitumés, pavés, gazonnés, laissés en friche ou garnis de pelouses synthétiques. Par la même occasion, je vous interrogerai sur l'entretien des arrêts de tram et de bus.

Je vous avais déjà adressé une question orale en janvier dernier sur cette thématique, à mes yeux importante. En effet, l'aspect de ces sites propres et arrêts, pourvus ou non d'attributs, a des conséquences non négligeables sur la manière dont les riverains, mais aussi ceux qui empruntent la voirie, perçoivent leur environnement, ainsi que sur la qualité de vie générale qui en découle.

À travers votre réponse, j'avais pu constater la multiplicité des acteurs en charge de cet entretien : la STIB, Bruxelles-Propreté, Bruxelles Mobilité et les communes. En outre, vous nous aviez également fait part de désaccords entre certains de ceux-ci, par exemple entre la STIB et Bruxelles-Propreté.

Face à ce constat, vous aviez indiqué que deux initiatives étaient en cours de réalisation pour simplifier la situation et améliorer la gestion de la propreté. D'une part, il s'agit de la signature d'un accord de protocole, dans les semaines qui suivaient votre réponse, entre Bruxelles-Propreté et la STIB, afin de clarifier le rôle de chacun en la matière. D'autre part, il s'agit de l'extension du système Fix My Street à la propreté publique, en permettant aux citoyens de signaler des problèmes qui devront être répercutés immédiatement dans le système informatique et transmis aux gestionnaires adéquats.

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

betreffende "de netheid van de eigen beddingen en bus- en tramhaltes van de MIVB".

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *In januari stelde ik u reeds een vraag over het onderhoud van de eigen beddingen van de bussen en trams van de MIVB. Het uitzicht van die beddingen heeft immers een grote invloed op hoe omwonenden en gebruikers van de openbare weg hun omgeving en hun levenskwaliteit ervaren.*

Uit uw antwoord kon ik opmaken dat meerdere instanties verantwoordelijk zijn voor het onderhoud: de MIVB, Net Brussel, Brussel Mobiliteit en de gemeenten. Bovendien verschillen zij soms van mening over dat onderhoud.

U zei destijds dat twee maatregelen voor een eenvoudiger en beter onderhoud moesten zorgen. Ten eerste zouden Net Brussel en de MIVB in de weken die volgden een protocolakkoord ondertekenen, zodat ieders taak duidelijk werd. Anderzijds zouden burgers het systeem Fix My Street ook kunnen gaan gebruiken om problemen met de openbare netheid te signaleren.

Hoever staan die twee initiatieven? U wilde het onderhoud van de tram- en busbeddingen ook in het toekomstige beheerscontract van de MIVB opnemen. Bent u dat nog steeds van plan?

Ik weet niet of Net Brussel en de MIVB dat protocolakkoord hebben ondertekend, maar op het terrein is er weinig verbetering te merken. De vuile tram- en busbeddingen hebben een negatief effect op het imago van Brussel. Op sommige plekken ligt er zoveel afval dat het ongezond wordt. U moet zelf maar eens gaan kijken.

Pouvez-vous m'indiquer l'état d'avancement de ces deux initiatives ? Par ailleurs, vous annonciez également l'intégration d'un volet consacré à ce thème dans le futur contrat de gestion de la STIB. Est-ce que ce point est toujours à l'ordre du jour dans le cadre des discussions actuelles concernant le futur contrat de gestion ?

Même si ce protocole a été signé, ce que j'ignore, sur le terrain, malheureusement, la situation ne s'améliore pas encore, ce que prouve l'état de propreté des arrêts et des sites propres. Cet aspect ô combien important influence l'image de Bruxelles. Je veux bien vous accompagner sur place un jour. Vous verrez qu'à certains endroits, c'est vraiment insalubre !

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout le monde est autour de la table. Une nouvelle convention existe. Elle n'a pas encore été formellement signée, mais est déjà d'application. Nous signalerons à Bruxelles-Propreté que des problèmes persistent.

L'application Fix My Street a été étendue, et une catégorie a été ajoutée pour les déchets et la propreté publique. Relèvent de cette catégorie les sacs-poubelles, les matériaux abandonnés et les dépôts clandestins. Ces catégories ont été définies en collaboration avec Bruxelles-Propreté. Nous améliorerons l'application au fur et à mesure. Des avancées s'opèrent déjà.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Manifestement, ces avancées se font sur papier ! Les équipes s'occupent-elles aussi du désherbage puisqu'on ne peut plus utiliser de pesticides ?

(*Remarques de M. Smet*)

Cela rend les choses plus compliquées. On constate qu'à certains endroits, cela pousse dans tous les sens.

- *L'incident est clos.*

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik overleg met alle betrokken partijen. De nieuwe overeenkomst is nog niet ondertekend, maar ze is wel al van toepassing. Ik laat Net Brussel weten dat er nog steeds problemen met de netheid zijn.*

Burgers kunnen via Fix My Street nu ook problemen met vuilniszakken, achtergelaten afval en sluijkstorten signaleren. Net Brussel zal de app verder verbeteren.

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Op papier boekt u duidelijk vooruitgang! Wordt ook het onkruid weggehaald, nu pesticiden verboden zijn?*

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Dat bemoeilijkt de zaak. Op sommige plaatsen tiert het onkruid welig.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

concernant "l'implication de la STIB et de Bruxelles Mobilité dans le déploiement des politiques urbanistiques anderlechtoises".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La ville a changé au cours des dernières années et un certain nombre de quartiers de Bruxelles sont encore appelés à une profonde mutation. Cette évolution de la ville, il nous faut bien entendu l'accompagner, notamment par des politiques urbanistiques ambitieuses, mais aussi, souvent, l'accompagner.

Il nous faut en effet l'anticiper par le développement de services à la collectivité le plus en amont possible de ces mutations urbaines, pour offrir au plus vite un cadre et un confort de vie optimaux à nos citoyens et aux acteurs économiques qui investissent dans notre Région.

À cet égard, lorsqu'un quartier est appelé à se développer, la programmation d'investissements dans les écoles et les espaces publics, mais aussi dans l'offre de transports publics, est un enjeu majeur. La STIB a donc un rôle essentiel à jouer dans la réussite des transformations urbaines.

Vous le savez, le développement urbain dans le sud de la Région bruxelloise m'intéresse tout particulièrement. Un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) est aujourd'hui finalisé pour la zone de Biestebroeck qui est appelée à accueillir plus de 10.000 habitants dans les dix prochaines années. La confection de cet outil urbanistique commandé par les autorités communales anderlechtoises fut l'occasion de rassembler de nombreuses instances régionales comme le Bureau bruxellois de la planification (BBP), Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP), Bruxelles Mobilité, citydev.brussels ou Bruxelles Environnement.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

betreffende "de betrokkenheid van de MIVB en Brussel Mobiliteit bij de uitwerking van het stedenbouwkundig beleid voor Anderlecht".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- Brussel is de voorbije jaren sterk veranderd en sommige wijken staan nog een gedaanteverandering te wachten. Uiteraard moet het bestuur die veranderingen ondersteunen, onder meer met een ambitieus stedenbouwkundig beleid.

De regering moet erop anticiperen door diensten te ontwikkelen die een optimaal levenskader en levenscomfort bieden aan de Brusselaars en aan de in Brussel gevestigde ondernemers.

Wanneer een wijk wordt ontwikkeld, speelt de programmatie van de investeringen in scholen, openbare ruimte en openbaar vervoer een belangrijke rol. De MIVB bekledt met andere woorden een hoofdrol in het welslagen van de metamorfose van de stad.

Voor het zuiden van het Brussels Gewest wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een bijzonder bestemmingsplan (BBP) voor de zone Biestebroeck, waar zich in de loop van de komende tien jaar meer dan 10.000 inwoners zullen vestigen. Naar aanleiding van dat BBP zaten heel wat gewestelijke instellingen rond de tafel. Samen met de gemeentebesturen en in overleg met openbare en private investeerders beslisten zij over de toekomst van die bijna 50 ha grote wijk.

Het waren nagenoeg dezelfde instanties die, in het kader van een haalbaarheidsstudie naar de aanpalende stedelijke industriezone van Biestebroeck, de economische toekomst van het zuiden van Brussel uitstippelden. Uit alle

Tous, de concert avec leurs collègues communaux et à l'écoute des investisseurs publics et privés, ont envisagé l'avenir de ce quartier de près de 50 hectares.

Dans le cadre d'une étude de faisabilité pour la zone d'industries urbaines voisine de Biestbroeck, de plus de 110 hectares, quasiment les mêmes instances se sont impliquées dans la définition de l'avenir de ce poumon économique pour le sud de Bruxelles. Dans toutes les conclusions des travaux de ces experts, il est apparu urgent que la STIB vienne davantage s'impliquer dans l'anticipation des mutations de ces quartiers en prévoyant, dès à présent, un renforcement notable de l'offre de transports publics.

Plus concrètement, la tramification du boulevard Industriel entre la gare de Bruxelles-Midi et les frontières régionales semble être une première décision stratégique à privilégier. Je souhaite entendre le gouvernement sur son positionnement au sujet de cette demande de terrain.

Par ailleurs, une nouvelle gestion des flux à hauteur du pont du canal (square Vandervelde) semble tout aussi fondamentale. Il s'agit là d'un carrefour multimodal qui pose des problèmes de mobilité depuis trop longtemps, sans la moindre intervention concrète de grande ampleur. Or, la mutation de ce quartier est en marche. Des permis d'urbanisme sont en cours d'examen et très bientôt, de nombreux habitants viendront s'établir aux abords de cet espace public actuellement délaissé et dangereux.

Évoquons aussi l'avenir de la chaussée de Mons, en particulier son tronçon entre l'avenue Van Kalken et ce même pont du canal. C'est là un lieu d'embouteillages quotidiens qui minent la vie des habitants. Quelles initiatives seront-elles prochainement prises pour remédier à ces difficultés ?

Il est donc urgent que vos services (Bruxelles Mobilité et la STIB) disposent des moyens suffisants pour anticiper, là aussi, l'évolution du quartier. Qu'en est-il concrètement ?

En l'état de mes constatations de terrain, je reste pour le moins circonspect quant à la capacité de la STIB de devenir un réel acteur de l'évolution de ce quartier, et je le regrette. Nous avons pourtant

conclusies van de deskundigen blijkt dat de MIVB meer moet inspelen op de toekomstige veranderingen in die wijken, met name door haar aanbod er gevoelig uit te breiden.

Om te beginnen zou er een tramlijn moeten komen over de Industrielaan, van het Zuidstation tot aan de grens van het gewest. Welk standpunt neemt de regering daarover in?

Daarnaast moeten de verkeersstromen ter hoogte van de brug over het kanaal anders worden gestuurd. De Vanderveldesquare is immers een multimodaal kruispunt dat al te lang mobiliteitsproblemen veroorzaakt, terwijl er nooit ingrijpende maatregelen worden genomen. De wijk is echter aan het veranderen. Binnenkort komen er heel wat mensen wonen rond die momenteel verwaarloosde, gevaarlijke plek.

Op de Bergense Steenweg staan boven dien tussen diezelfde brug en de Frans van Kalkenlaan dagelijks files, die de inwoners het leven zuur maken. Wat onderneemt u daartegen?

Over welke middelen beschikken Brussel Mobiliteit en de MIVB om ook daar te anticiperen op de veranderende wijk?

Jammer genoeg heb ik nog steeds mijn bedenkingen over de capaciteit van de MIVB om in de evolutie van de wijk een belangrijke rol te spelen. Er moet nochtans snel duidelijkheid komen, aangezien de bouw van nieuwe woningen en voorzieningen al begonnen is.

Moet bij die bouw rekening worden gehouden met het huidige zwakke openbaarvervoeraanbod en moeten er dus gigantische parkings worden aangelegd? Of beperkt de overheid via de vergunningen het aantal parkeerplaatsen omdat de MIVB haar aanbod snel gevoelig zal uitbreiden?

De MIVB moet er trouwens voor zorgen dat haar aanbod aansluit op het leven in de moderne stad, zodat de inwoners er zo weinig mogelijk hinder van ondervinden.

Op dit moment onderneemt de MIVB weinig om daartoe te komen. Aan haar stelpaats op de grens van Anderlecht en Molenbeek bijvoorbeeld, verandert nooit wat. Wanneer investeert de MIVB daar, zodat de omwonenden niet langer op een

besoin d'urgence d'éclaircissements, sachant que le développement de projets immobiliers est en cours.

Faut-il les envisager sur l'autel de la faible offre actuelle de transports en commun et, donc, prévoir sur leurs sols d'immenses surfaces de parking ? Ou les autorités qui délivrent les permis doivent-elles, au contraire, limiter l'offre de stationnement, sachant que le réseau de la STIB sera notamment et rapidement renforcé ?

Vous le constatez, vos réponses pourront significativement influencer la structure des projets immobiliers. Je suis dès lors très impatient d'entendre les réponses du gouvernement.

Par ailleurs, et au-delà de l'anticipation des évolutions urbaines, la STIB doit aussi veiller à intégrer au mieux ses activités de transport public dans la ville d'aujourd'hui, afin de limiter au mieux les nuisances pour les habitants. L'enjeu me paraît essentiel quand on sait combien il n'est pas, a priori, aisément de faire cohabiter la gestion et l'entretien du matériel utile au bon fonctionnement des réseaux de transport avec les besoins primaires de quiétude et de qualité urbaine qui s'expriment dans tous les quartiers de Bruxelles.

Je pense que pour l'heure, la STIB tarde à relever ce défi de l'intégration urbaine de ses installations. J'en veux pour preuve, par exemple, le dépôt Jacques Brel, aux frontières d'Anderlecht et de Molenbeek, qui n'évolue pas. Je souhaiterais en savoir davantage quant au calendrier précis des indispensables investissements qui permettront aux riverains de ne plus subir la présence de ce dépôt et la laideur de ses abords.

Pour conclure, et puisque nous en sommes à évoquer le terrain anderlechtois, je rappelle à nouveau la demande forte d'une intervention des services régionaux tout au long de la chaussée de Ninove, depuis le ring jusqu'à la gare de Bruxelles-Ouest. Ce tronçon est, depuis de longues années, dans un état général pour le moins inacceptable. Les habitants se plaignent parce qu'ils sont mis en danger par le simple fait de la traverser. Les commerçants désertent cette artère autrefois très dynamique. Il est, là aussi, urgent de réagir.

Enfin, nombreux sont celles et ceux qui demandent une tramification entre la gare de Bruxelles-Ouest et le Westland Shopping Center, en passant par la

lelijke omgeving moeten kijken?

Ik wil ook nog eens aandringen op een interventie van de gewestdiensten op de Ninoofsesteenweg tussen de Ring en het Weststation. Dat deel van die steenweg bevindt zich al ettelijke jaren in een erbarmelijke staat. Omwonenden klagen dat ze zelfs bij het oversteken gevaar lopen. Handelaars trekken weg van die eertijds zeer levendige baan. Ook daar moet u dringend ingrijpen.

Ten slotte vragen heel wat inwoners om een tramlijn tussen het Weststation en het Westland Shopping Center over de Ninoofsesteenweg, de Maria Groeninckx-De Maylaan en de Sylvain Dupuislaan. Hoe staat de regering daar tegenover?

chaussée de Ninove, les boulevards Maria Groeninckx-De May et Sylvain Dupuis. Je souhaiterais dès lors entendre le gouvernement sur cette problématique.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les questions et demandes tournent principalement autour de la zone de Biestebroeck, sur laquelle est finalisé un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) prévoyant d'accueillir 10.000 logements supplémentaires, ainsi qu'une zone de 110 hectares destinée aux entreprises. Ces questions et demandes doivent être mises en rapport avec le schéma directeur approuvé début 2016 par la Région.

La STIB est pleinement consciente des importants développements urbanistiques prévus dans le secteur du Quai de Biestebroeck et aux alentours. Elle a participé aux comités d'accompagnement des études relatives aux projets de développement que vous citez.

C'est pourquoi, pour accompagner le développement de ce secteur, la STIB a récemment renforcé l'offre de transport sur la ligne 78, en créant une nouvelle desserte durant les heures creuses de la semaine, en soirée et pendant le week-end. Jusqu'en 2015, la ligne 78 n'était exploitée qu'aux heures de pointe du lundi au vendredi, et occasionnellement toutes les 45 minutes en heures creuses en semaine.

Le Plan directeur pour les bus prévoit, dès réception et mise en service des nouveaux autobus hybrides qui seront commandés d'ici peu, le doublement de l'offre de transport sur le boulevard Industriel, avec l'ajout d'une ligne supplémentaire, - la ligne 68 - qui offrira une liaison directe et inédite vers la station Ceria à Anderlecht, en plus du maintien de la liaison vers la gare de Bruxelles-Midi.

À plus long terme, la STIB prévoit d'augmenter les fréquences de passage et les capacités offertes sur ces deux lignes. Elle étudie également la possibilité de convertir cet axe en bus à haut niveau de service.

La question de la création d'un bus à haut niveau

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De vragen betreffen hoofdzakelijk Biestebroeck. In het bijzonder bestemmingsplan (BBP) voor die zone is de bouw van 10.000 bijkomende woningen opgenomen, naast een bedrijvenzone van 110 ha. Dat hangt samen met het richtschema dat het gewest begin 2016 goedkeurde.*

De MIVB is zich wel degelijk bewust van de ontwikkelingen rond de Biestebroekkaai en nam deel aan de begeleidingscomités voor de studies in verband met de ontwikkelingsplannen die u aanhaalt.

Om de ontwikkeling in het zuiden van het Brussels Gewest te ondersteunen, breidde de MIVB onlangs het aanbod uit op lijn 78, die tot in 2015 alleen tijdens de piekuren op weekdagen werd bediend en om de 45 minuten tijdens de daluren.

In het richtplan bus is opgenomen dat zodra de nieuwe hybride bussen zijn geleverd, het vervoersaanbod op de Industrielaan zal verdubbelen. Er komt een lijn bij, lijn 68, die een rechtstreekse verbinding biedt met metrostation Coovi in Anderlecht. De verbinding met het Zuidstation blijft behouden.

Op langere termijn wil de MIVB de frequenties en de capaciteit op die twee lijnen opvoeren. Ze bestudeert momenteel of het mogelijk is om er een buslijn met een vlotte doorstroming van te maken, die eventueel door een tram kan worden vervangen. Die zou een nieuwe park-and-ride aan de Ring met het Zuidstation verbinden. Daarvoor zou de laan moeten worden heringericht, waarbij het openbaar vervoer over de middenberm zou rijden. Een heraanleg van de twee keer twee rijstroken is dan niet nodig.

Ik laat een mobiliteitsstudie voor de zuidwestelijke zone van het Brussels Gewest uitvoeren. Uiteraard wordt de mobiliteitsdienst van Anderlecht bij het begeleidingcomité betrokken.

de service, éventuellement convertible en tram, sur le boulevard Industriel, reliant un nouveau Park and Ride à hauteur du ring et reliant la gare de Bruxelles-Midi est étudiée par la STIB. Cette étude prévoyait une refonte du profil du boulevard, avec une utilisation de la berme centrale pour le transport public, ce qui avait pour avantage de ne pas toucher aux deux bandes de circulation dans les deux sens de cette artère.

Nous allons entamer une étude de mobilité concernant la zone sud-ouest de Bruxelles. Le service mobilité de la commune d'Anderlecht fera bien entendu partie du comité d'accompagnement.

L'hypothèse d'une tramification entre la Gare de Bruxelles-Ouest et le Westland Shopping Center sera étudiée dans le cadre du futur Plan régional de mobilité.

La nouvelle gestion des flux sur le square Émile Vandervelde sera également reprise dans l'étude de mobilité qui sera menée par la Région pour la zone sud-ouest de Bruxelles. La commune fera donc partie du comité d'accompagnement.

Pour l'instant, nous étudions encore les possibilités concernant la mobilité sur la chaussée de Mons. Aucune décision n'a encore été prise.

Les moyens humains de Bruxelles Mobilité sont limités, mais un audit a eu lieu et une septantaine de personnes supplémentaires seront engagées. Un plan pluriannuel d'investissement a également été prévu par le gouvernement.

La STIB est soucieuse de l'intégration urbanistique de ses installations. Nous lui avons demandé de travailler en collaboration avec le maître-architecte. En ce qui concerne le dépôt Jacques Brel, elle respectera ses engagements. L'aménagement de la zone verte du côté rue de Birmingham sera réalisé, mais son exécution est tributaire du déménagement d'installations techniques. Les aménagements de la chaussée de Ninove sont actuellement à l'étude.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- On nous parle de nombreuses études. Fort bien, mais en l'occurrence, les premiers habitants sont en train de

De aanleg van een tramlijn tussen het Weststation en het Westland Shopping Center wordt in het kader van het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan bestudeerd, net als een andere aanpak van de verkeersstromen op de Emile Vanderveldesquare.

Over de Bergense Steenweg is nog niets beslist. Ik bestudeer momenteel nog de mogelijkheden voor die baan.

Brussel Mobiliteit heeft te weinig personeel. Na een audit werd beslist dat het agentschap ongeveer zeventig extra medewerkers krijgt. De regering stelde daarnaast een meerjareninvesteringsplan op.

De MIVB wil dat haar infrastructuur bij het stedelijke kader aansluit. Ik heb de maatschappij gevraagd om met de bouwmeester samen te werken. Voor de stelplaats op de grens tussen Anderlecht en Molenbeek zal ze de beloofde werken uitvoeren. De inrichting van de Ninoofsesteenweg wordt nog bestudeerd.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- U hebt het over heel wat studies. Allemaal goed en wel, maar ondertussen nemen de eerste

s'installer dans cette zone appelée à prendre l'ampleur d'une petite ville. Le bus est là, mais l'offre de transports en commun est tout à fait insuffisante. À peu près partout en Europe, on travaille sur les modalités des transports en commun avant que les populations ne viennent s'établir. Malheureusement, ici, on est loin du compte !

On nous dit que la tramification est envisagée, que des études vont être effectuées et que l'on va se poser beaucoup de questions, mais le maillon faible de la réflexion par rapport à la zone de Biestebroeck, et plus globalement à la zone du canal, c'est la STIB et Bruxelles Mobilité. Il faut renforcer les équipes et donner des signaux clairs. On ne peut pas continuer à recevoir des réponses aussi floues par rapport à un développement de la ville qui va, à terme, attirer des milliers, voire des dizaines de milliers de personnes.

C'est un cas d'école. Il faut pouvoir le réussir. L'implication et les bonnes réponses en termes de mobilité sont l'un des éléments les plus fondamentaux de cette réussite. En effet, il faut éviter que les premiers habitants ne prennent l'habitude d'utiliser leur véhicule parce que l'offre de transports en commun ne sera pas à la hauteur. Les mauvaises pratiques, du moins celles qui sont pointées comme telles, s'introduiraient ainsi dès le départ. Donc, j'insiste : les études, c'est bien, mais par rapport à ces chantiers, le temps de l'action est venu.

Par ailleurs, vous parliez de la bonne intégration du dépôt Jacques Brel, à laquelle votre prédécesseur s'était engagé en 2014. Il y a toujours d'immondes cuves de sel en front de boulevard. C'est un manque de respect vis-à-vis de à l'espace public et d'une commune qui fait les frais de nombreuses installations de la STIB, parfois lourdes. Il serait intéressant de tenir ses engagements. Nous sommes une commune importante pour la STIB et nous accueillons beaucoup de ses infrastructures. Je pense que nous méritons aussi une attention un peu plus particulière par rapport à des demandes légitimes, qui ne sont pas hors de prix.

- *L'incident est clos.*

inwoners hun intrek in die zone, die de omvang van een kleine stad zal krijgen. Er rijdt een bus, maar het openbaarvervoersaanbod is ontoereikend.

U overweegt om een tramlijn te laten aanleggen en zegt dat er studies zullen worden uitgevoerd. De MIVB en Brussel Mobiliteit vormen echter de zwakke schakel in verband met Biestebroeck en de kanaalzone. U moet zorgen dat zij meer personeel krijgen en u moet een duidelijk signaal geven, in plaats van u in omfloerste bewoordingen uit te laten over de stadsontwikkeling van een zone waar tienduizenden mensen zullen wonen.

Om dit schoolvoorbeeld van stadsontwikkeling te doen slagen, is een goede aanpak van het openbaar vervoer essentieel. Het is belangrijk dat de eerste bewoners niet de gewoonte aankweken om in hun auto te stappen omdat het openbaar vervoer ontoereikend is. U moet dus niet alleen studies laten uitvoeren, maar ook actie ondernemen.

Voor de bewuste stelplaats van de MIVB staan nog steeds enorme kuipen zout. Dat getuigt van een gebrek aan respect voor de openbare ruimte en voor de gemeente, die al de nadelen ondergaat voor heel wat installaties van de MIVB. In ruil daarvoor mag de maatschappij wel wat doen aan het uitzicht van haar infrastructuur.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

concernant "la multiplication des journées sans voiture".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- À la suite du succès une nouvelle fois rencontré par la Journée sans voiture lors de son édition 2017, vous aviez annoncé par voie de presse votre volonté de multiplier le concept, à ce stade encore annuel, à raison de plusieurs journées sans voiture par an. À cet égard et comme vous l'aviez répété à l'occasion de la séance plénière de rentrée, la jeune et nouvelle génération semblerait séduite par l'utilisation du vélo plus que par celle de la voiture, que vous archivez déjà dans la catégorie des objets du passé.

Quitte à ce que vous me qualifiez d'esprit conservateur, je ne partage pas vos opinions. D'innombrables avancées techniques permettent aujourd'hui de ne pas recourir aux énergies fossiles pour le fonctionnement d'un moteur. La progrès des moteurs électriques, me semble-t-il, est loin d'avoir montré toutes ses capacités d'exploitation et les modes de vie actuels ne permettent pas aux citoyens de se priver définitivement de l'utilisation de la voiture.

Le problème, à mon sens, réside davantage dans la gestion de l'espace réservé à la voiture dans une ville. Les jeunes sont effectivement séduits par le vélo, mais certainement pas pour les raisons que vous avancez. L'utilisation du vélo en ville reste dangereuse et n'est soumise à aucune législation sur le port du casque obligatoire. Bien que de nombreux chantiers aient été initiés pour l'installation de bandes cyclistes sur nos voiries, ces dernières restent cependant tristement insuffisantes pour une utilisation optimale et sécurisée du deux-roues à Bruxelles.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

betreffende "de toename van het aantal autoloze dagen".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Na de zoveelste succesvolle editie van de autoloze zondag in 2017, liet u in de pers weten dat u het aantal autoloze zondagen graag zou willen vermenigvuldigen. U zei tijdens de eerste plenaire vergadering ook dat de nieuwe generatie de fiets gebruikt en dat de auto tot het verleden behoort. Ik ben het daar niet mee eens.*

Dankzij de technische vooruitgang moeten we niet langer een beroep doen op fossiele brandstoffen om een motor te laten draaien. Elektrische wagens worden nog volop verder ontwikkeld. Bovendien laat de huidige levensstijl het niet altijd toe om de auto definitief op te bergen.

Het probleem ligt volgens mij veeleer bij het beheer van de ruimte die in de stad voor de auto wordt voorbehouden. Fietsen in de stad is populair maar gevaarlijk. Een helm dragen is niet verplicht. Ondanks de inspanningen, is de bestaande fietsinfrastructuur verre van optimaal.

Meerdere autoloze zondagen zijn geen oplossing op het chaotische verkeer in Brussel. Er is nood aan multimodale alternatieven die bij de behoeften passen. De autoloze zondag zou zijn charme ook verliezen als hij meermaals zou worden georganiseerd.

U zou één autoloze zondag per maand ideaal vinden. Dat zijn er twaalf per jaar. Zou de dienstverlening van de MIVB op al die dagen dan ook gratis zijn?

De organisatie van een autoloze zondag kost geld aan de politiediensten, met name op het vlak van

Si vous prétendez que la multiplication des journées sans voiture est la solution pour en finir avec la mobilité chaotique de Bruxelles, je vous rétorquerais que c'est la multiplication d'autres alternatives multimodales efficaces et en phase avec les besoins pluriels des utilisateurs qui doit être visée. La Journée sans voiture est un événement particulier qui perdrait immédiatement de son charme s'il était généralisé.

Les choses ayant été ainsi remises dans un contexte plus général, je souhaiterais que nous abordions le calendrier que vous avez prévu pour votre nouveau projet.

Vous avez annoncé que l'objectif idéal à atteindre, et si possible d'ici la fin de la législature, serait l'organisation d'une Journée sans voiture par mois, soit douze par année. Les services de la STIB étant traditionnellement gratuits pour les utilisateurs durant ces événements, est-il prévu que la STIB renouvelle cette gratuité pour chaque événement du genre ?

L'organisation d'une Journée sans voiture à Bruxelles a un coût certain pour les services de police, notamment au niveau des ressources humaines et des infrastructures déployées sur le terrain. Les enveloppes budgétaires de la Région permettent-elles de dupliquer l'initiative ?

Des discussions sont-elles déjà en cours avec les services de police, les comités de quartiers, etc. pour l'organisation prochaine de tels événements dans la capitale ?

Enfin, vous aviez annoncé que la réplique de la Journée sans voiture, avant sa généralisation complète, pourrait se focaliser sur certains quartiers, le quartier Schuman en l'occurrence. Comment est-il prévu de cibler la gratuité des transports publics à partir du moment où l'événement est concentré sur une aire spécifique ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je prépare actuellement une note au gouvernement. Le parlement aussi va se pencher sur la question, comme nous l'avions demandé il y a un an. Nous en débattrons lorsque la note sera prête.

personeel en infrastructuur op het terrein. Kan het gewest die extra kosten dragen? Hebt u al overlegd met de politiediensten en wijkcomités over de organisatie?

U hebt ook gezegd dat de autoloze zondag eerst in bepaalde wijken kon doorgaan, bijvoorbeeld in de Schumanwijk. Hoe kan het openbaar vervoer gratis zijn als de autoloze zondag slechts in een wijk zou worden gehouden?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik bereid een nota aan de regering voor en ook het parlement zal zich over de kwestie buigen wanneer die klaar is.*

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Votre réponse est succincte. Je vous remercie.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le nouveau Plan lumière".

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'avais introduit une interpellation, transformée depuis en question orale. Je pensais qu'au moment de poser ma question, nous disposerions du Plan lumière. Je constate toutefois avec étonnement que celui-ci a été livré à la presse, plans et photos à l'appui, alors que la députée que je suis n'est pas parvenue à l'obtenir, malgré mon courrier à Bruxelles Mobilité. J'espère que d'ici la prochaine question sur le sujet, nous pourrons en disposer.

Le 13 juillet dernier, le gouvernement a approuvé le nouveau Plan lumière, qui a notamment pour objectif d'harmoniser l'éclairage des voiries régionales. Le plan servira de référence aux différentes administrations impliquées dans le réaménagement de voiries ou d'espaces publics, en ce compris les parcs.

La presse nous apprend qu'il s'agira notamment d'appliquer des consignes relatives à la température de la lumière et de l'éclairage utilisé qui, aujourd'hui, diffère de rue en rue. Ainsi, dans les quartiers résidentiels, le plan prévoit une lumière plus chaude et plus douce, alors qu'un éclairage plus blanc serait utilisé sur les artères davantage

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik dank u voor uw beknopte antwoord.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het nieuwe Lichtplan".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik was verbaasd toen ik vaststelde dat de pers over het nieuwe Lichtplan beschikt, maar de volksvertegenwoordigers nog niet. Zelfs een mailtje naar Brussel Mobiliteit mocht niet baten.*

Op 13 juli 2017 keurde de regering het nieuwe Lichtplan goed, dat de verlichting op de gewestwegen moet harmoniseren. Het plan zal als referentie dienen voor alle administraties die betrokken zijn bij de heraanleg van wegen en openbare ruimten. Er komen regels over kleur en temperatuur van de gebruikte verlichting, die momenteel van straat tot straat verschilt. In residentiële wijken komt er warm licht en op vaak gebruikte wegen witter licht.

Daarnaast wil het plan het Brusselse erfgoed in het licht zetten. De regering heeft een kaderovereenkomst afgesloten met drie studiebureaus die zullen nagaan welke verlichting het beste bij het Brusselse erfgoed zou passen.

Wanneer treedt het Lichtplan in werking? Welk budget hebt u ervoor uitgetrokken? Hoeveel bedraagt het aandeel van ledverlichting op de

fréquentées par les véhicules automobiles.

Outre les voiries, le plan prévoirait également de valoriser par l'éclairage le patrimoine bruxellois. Le gouvernement a conclu un contrat-cadre avec trois bureaux d'études, afin de définir l'éclairage qui conviendrait le mieux au patrimoine bruxellois.

Quel est le calendrier retenu dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau Plan lumière que vous avez présenté à la presse le 13 juillet dernier ? Quel est le budget retenu ? Quelle est la proportion des éclairages sur les voiries régionales fonctionnant à la technologie LED ? Le plan prévoit-il la généralisation de ce type d'éclairage ? Si non, pourquoi ?

Avez-vous retenu de mettre en œuvre des solutions de gradation du flux lumineux (dimming) en télégestion ? Si oui, quelles sont les voiries concernées ? Quelle est la liste des bâtiments et sites dont les trois bureaux d'études ont la charge d'étudier l'éclairage le plus adéquat ? Pouvez-vous la joindre au rapport ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous ne m'avez pas demandé le Plan lumière.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je l'ai demandé à vos services.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut toujours passer par le ministre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Pourtant, c'est très officiellement que j'ai fait ma demande à Bruxelles Mobilité.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai aucun problème à vous transmettre ce plan et je ne comprends pas pourquoi l'administration ne vous l'a pas donné, puisqu'il est approuvé.

À ma connaissance nous n'avons pas vraiment communiqué à ce propos, donc je ne comprends pas votre remarque.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je peux vous montrer ce qui est paru dans la presse après le

gewestwegen? Voorziet het plan overal in ledverlichting? Zo niet, waarom niet? Zult u gebruik maken van dimming en telebeheer? Op welke wegen? Voor welke gebouwen en sites zullen de studiebureaus de meest gepaste verlichting trachten te vinden? Kunt u een lijst toevoegen aan het verslag?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- U hebt mij het Lichtplan niet gevraagd.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik heb het aan uw diensten gevraagd.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- U moet steeds via de minister gaan.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik heb het nochtans zeer officieel aan Brussel Mobiliteit gevraagd.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik kan u dat plan gewoon bezorgen en ik begrijp niet waarom de administratie u geen goedgekeurd plan kon sturen. Wij hebben daarover geen contact gehad en daarom begrijp ik ook uw opmerking niet goed.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik kan u laten zien wat er na 13 juli in de

13 juillet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous propose de lire ma réponse et de vous donner le Plan lumière. Je ne vois aucune raison de ne pas le faire.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai reçu une réponse officielle de Bruxelles Mobilité, qui met tous les plans possibles et imaginables sur son site internet, mais qui affirme ne pas avoir reçu l'autorisation de transmettre le Plan lumière.

M. Pascal Smet, ministre.- On va vous le donner. Comme cela, vous aurez toutes les réponses. Il y a parfois de bizarries et dans ce cas, il faut nous contacter.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Pourriez-vous me transmettre par écrit la réponse que vous aviez préparée ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui je vous la donne.

Un plan d'action et un plan de gestion sont nécessaires pour appliquer le nouveau Plan lumière de la Région de Bruxelles-Capitale. En voici les grandes lignes.

Afin de faciliter l'utilisation du Plan lumière et l'application de ses recommandations, le document inclut désormais un chapitre "Mode d'emploi", qui permet d'accompagner les auteurs de projets dans la traduction des recommandations en des interventions concrètes en matière de lumière. Plus loin encore, des formations spécifiques pour les auteurs de projets sont envisageables.

Le Plan lumière inclut une quarantaine de fiches de projets qui résument ses recommandations pour des voiries ou des espaces publics dont le réaménagement est prévu à court ou moyen terme. Ces fiches techniques permettront aux auteurs de projets d'appliquer plus aisément le Plan lumière.

Des fiches plus générales ont également été intégrées dans le Plan lumière pour six zones prioritaires reprises dans la note d'orientation relative au Plan lumière de la Région de Bruxelles-Capitale.

La base de données relative à l'éclairage public de la Région de Bruxelles-Capitale devra être mise à jour et intégrée dans une plate-forme informatique

pers is verschenen.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik stel voor dat u mijn antwoord leest en dat ik u het Lichtplan bezorg.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Brussel Mobiliteit, dat alle mogelijke plannen online plaatst, liet mij officieel weten dat zij de toelating niet hadden gekregen om het Lichtplan te communiceren.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Wij zullen het u bezorgen. U had mij moeten contacteren.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Kunt u mij een schriftelijke versie van uw antwoord geven?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ja, dat geef ik u.*

Om het nieuwe Lichtplan van het Brussel Gewest in gebruik te nemen, zijn een actie- en beheersplan effectief noodzakelijk. Dit zijn de grote lijnen:

Het plan bevat voortaan een handleiding, waarmee de projectontwerpers de aanbevelingen kunnen vertalen naar concrete interventies. Er kunnen ook specifieke opleidingen georganiseerd worden voor de projectontwerpers.

Het huidige Lichtplan bevat een veertigtal projectfiches die de aanbevelingen samenvatten voor de openbare wegen of publieke ruimtes waarvan de heraanleg op korte of middellange termijn gepland is. Daardoor zullen de projectontwerpers het Lichtplan vlotter kunnen toepassen.

Er werden ook meer algemene fiches in het Lichtplan opgenomen voor zes prioritaire zones die hernomen uit de oriëntatinota van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De database van de openbare verlichtingsinstallaties van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal een update moeten ondergaan en geïntegreerd worden in een informaticaplatform dat momenteel in ontwikkeling is binnen het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG). Dat moet een inventaris opleveren van alle

en cours de développement au sein du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB). Son objectif est de faire l'inventaire de tout l'équipement des voiries régionales par "mobile mapping". Tous les services de Bruxelles Mobilité ont été intégrés dans ce projet.

Cette nouvelle base de données permettra notamment de mettre à jour le plan d'investissement voirie par voirie, afin de prioriser certains projets de renouvellement de l'éclairage public.

Les budgets d'investissement pour l'éclairage public sont de 2.100.000 euros par an d'investissement pour l'éclairage fonctionnel des voiries régionales, de 1.600.000 euros par an pour l'entretien de l'éclairage sur voiries régionales et de 65.000 euros par an pour les études de conception de l'éclairage architectural pour les mises en lumière du patrimoine. Il convient également de prévoir un budget d'investissement pour les mises en lumière du patrimoine architectural et un budget d'entretien des mises en lumière du patrimoine architectural.

Le nouveau Plan lumière recommande un investissement systématique dans la technologie LED pour tous les nouveaux projets d'éclairage public sur voiries régionales. La transition en cours au sein de la cellule éclairage de Bruxelles Mobilité est telle qu'à l'heure actuelle, la quasi-totalité des investissements sont déjà en LED et permettent d'importantes économies d'énergie, malgré les quelques maladies de jeunesse de cette technologie.

Nous pouvons estimer que 4.000 points lumineux sont désormais en LED, alors que le réseau de voiries régionales est équipé d'environ 24.000 points lumineux. Plus de 15% du parc ont donc déjà effectué la transition.

Un système de télégestion global pour l'ensemble des voiries régionales est encouragé par le Plan lumière, mais un tel système nécessite aussi une infrastructure qui permet de gérer le flux d'informations généré par la télégestion. Les plates-formes de télégestion devraient être intégrées au sein du centre Mobiris, afin de gérer immédiatement les pannes observées sur le réseau grâce à la télégestion.

uitrustingen van de gewestelijke openbare wegen via 'mobile mapping'.

Door de nieuwe database zullen we het investeringsplan wijk per wijk kunnen updaten, om aan welbepaalde vernieuwingsprojecten van de openbare verlichting prioriteit te verlenen.

De investeringsbudgetten voor de openbare verlichtingsinstallaties bedragen 2.100.000 euro per jaar voor de functionele verlichting van de gewestwegen, 1.600.000 euro per jaar voor het onderhoud van de verlichting op de gewestwegen, 65.000 euro per jaar voor studies rond de belichting van het erfgoed. Er is nog een investeringsbudget nodig voor de verlichting van het architecturaal erfgoed en het onderhoud daarvan.

Het nieuwe Lichtplan vraagt om systematisch te investeren in ledlampen bij alle nieuwe verlichtingsprojecten op gewestwegen. Praktisch alle investeringen van Brussel Mobiliteit zijn al in led, met aanzienlijke energiebesparingen tot gevolg, ondanks enkele kinderziektes van die technologie.

Naar schatting 4.000 lichtpunten bestaan al uit ledlampen, op een totaal van bijna 24.000 lichtpunten langs de gewestwegen.

Het Lichtplan vermeldt ook een globaal telegeleid systeem voor alle gewestwegen, maar daar is ook een infrastructuur voor nodig die in staat is om de informatiestroom als gevolg van het telegeleide systeem, te beheren. Deze telebeheerplatformen moeten geïntegreerd worden in het Mobiris-centrum, zodat dat onmiddellijk kan ingrijpen bij pannes.

Het begeleidingscomité heeft een top 20 samengesteld van gebouwen die in aanmerking komen voor een bijzondere verlichting: de slachthuizen van Kuregem, de brouwerijen van Atlas, de hiijskranen van het kanaal, de Sint-Jan-de-Doperkerk, het Klein Kasteeltje, het Instituut van Kunsten en Ambachten, de Tolhuizen, de Hallepoort, het station van Schaarbeek, de serres van de Kruidtuin, de Gesùkerk, het Stocletpaleis, het Radiohuis, het voormalige station Brussel-Luxemburg, de ULB, de Albert Hall, Hertoginnedal, het Fontainashof, Wiels en de Sint-Augustinuskerk.

Parmi la liste des bâtiments envisagés dans le Plan lumière, un top 20 a été convenu au sein du comité d'accompagnement. Il n'est naturellement pas exclu que nous tirions parti des opportunités et que la liste soit adaptée en cours de route.

Voici la liste du top 20 : les abattoirs de Cureghem, les brasseries Atlas, les grues du canal, l'église Saint-Jean-Baptiste, le Petit château, l'Institut des Arts et Métiers, les Pavillons d'octroi, la Porte de Hal, la gare de Schaerbeek, les serres du Jardin botanique, l'église du Gesù, le Palais Stoclet, la Maison de la radio, l'ancienne gare du Luxembourg, l'Université libre de Bruxelles (ULB), l'Albert Hall, Val Duchesse, la cité Fontainas, la brasserie Wielemans-Ceuppens et l'église Saint-Augustin.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la coordination entre la rénovation de l'avenue Albert et les travaux de réaménagement de la station Albert".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de coördinatie tussen de renovatie van de Albertlaan en de heraanleg van het station Albert".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

PUBLICS,

concernant "la mise en œuvre de l'exigence de Bruxelles de quatre trains par heure et par sens en heure de pointe et de deux trains par heure et par sens en heure creuse".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "l'offre ferroviaire à Bruxelles et les synergies avec la STIB".

Mme la présidente.- À la demande conjointe des auteurs, et avec l'accord du ministre, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "le respect de la législation linguistique par la société De Lijn dans ses communications au public en Région bruxelloise".

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'entretien des pistes cyclables".

QUESTION ORALE DE MME LIESBET DHAENE

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de uitvoering van de eis van Brussel om vier treinen per uur en per richting te laten rijden tijdens de spitsuren en twee treinen per uur en per richting tijdens de daluren".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "het treinaanbod in Brussel en de synergie met de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners, en met instemming van de minister, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de naleving van de taalwetgeving door De Lijn in de mededelingen aan het publiek in het Brussels Gewest".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het onderhoud van de fietspaden".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le plan d'action contre le vol de vélos".

Mme la présidente.- À la demande des auteurs, et avec l'accord du ministre, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.



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

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het actieplan tegen fietsdiefstal".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indieners, en met instemming van de minister, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

