



**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 23 OCTOBRE 2017**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 23 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 criv@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 criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels/

SOMMAIRE**INHOUD**

QUESTIONS ORALES	5	MONDELINGE VRAGEN	5
Question orale de M. Marc Loewenstein	5	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	5
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 coordination entre la rénovation de l'avenue Albert et les travaux de réaménagement de la station Albert".		betreffende "de coördinatie tussen de renovatie van de Albertlaan en de heraanleg van het station Albert".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	8	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	8
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,	8	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany,	8
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	14	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	14
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	15	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	15

		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	19	Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet 19 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 pour voitures électriques".		betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".
Question orale de M. Bruno De Lille	20	Mondelinge vraag van de heer Bruno De 20 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 "le plan d'action contre le vol de vélos".		betreffende "het actieplan tegen fietsdiefstal".

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.*

QUESTIONS ORALES

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

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.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En réponse à ma question écrite concernant la rénovation de l'avenue Albert, vous m'informiez que celle-ci faisait partie des 80 kilomètres en pistes cyclables séparées à aménager. Vous précisiez que, pour cet axe, Bruxelles Mobilité était chargée de développer un projet de réaménagement (y compris la rénovation), que l'étude commencerait en 2017 et que l'agenda des travaux ne pouvait encore être établi, mais que ceux-ci ne débuteraient pas avant 2019.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en métro de l'axe Nord-Albert, un nouveau plan directeur a dû être établi pour la station Albert. Si la STIB a pour l'instant abandonné son projet de construction d'un tunnel sous le parc de Forest vers la place de Rochefort, elle maintient son souhait d'aménager un terminus souterrain pour les lignes 4 et 7 sous l'avenue Besme.

Pour réaliser ce terminus souterrain sous l'avenue Besme, vu l'absence de profondeur, il est impossible de travailler avec un tunnelier. Il n'y

MONDELINGE VRAGEN

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

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.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Op mijn schriftelijke vraag over de renovatie van de Albertlaan antwoordde u dat er een gescheiden fietspad zou komen, dat Brussel Mobiliteit een renovatieplan moet uitwerken, dat de studie in 2017 van start zou gaan en dat de werken niet vóór 2019 zouden beginnen.*

In het kader van de nieuwe metrolijn Noord-Albert moest een nieuw richtplan voor het station Albert worden opgesteld. De MIVB heeft haar project van een tunnel onder het park van Vorst voorlopig opgeborgen, maar ze blijft bij haar voornemen om onder de Besmelaan een ondergrondse eindhalte voor de lijnen 4 en 7 aan te leggen.

Gelet op de geringe diepte is het niet mogelijk om met een tunnelboormachine te werken en zit er niets anders op dan de weg open te breken. De Besmelaan werd onlangs volledig vernieuwd in het kader van de gewestelijke fietsroute. Het lijkt mij niet opportuun om die laan binnen enkele jaren opnieuw open te gooien. Aangezien de Albertlaan moet worden vernieuwd en de lijnen 4 en 7 daar

aurait pas d'autre solution que de réaliser des tranchées à recouvrir ensuite. Or, l'avenue Besme a été fraîchement et joliment rénovée dans le cadre du projet d'itinéraire cycliste régional. Rouvrir une partie de cette nouvelle voirie quelques années après sa rénovation ne me paraît pas opportun. De surcroît, l'avenue Albert devant être refaite et les lignes 4 et 7 passant par là pour atteindre la station via la trémie existante, il serait utile d'étudier la possibilité de profiter d'un chantier à venir pour trouver une solution souterraine de ce côté de la station plutôt que de rouvrir la zone entre la station et le parc, solution proposée par la commune de Forest à la fin du mois d'août.

Or, deux jours après la proposition faite par la commune à la STIB, cette dernière - ou Beliris - communiquait, dans La Libre du 1er septembre 2017, sa solution initiale, à savoir le terminus sous l'avenue Besme, comme si la proposition de la commune de Forest n'avait jamais été prise en considération.

Nous sommes presque à la fin de l'année 2017, l'étude de Bruxelles Mobilité a-t-elle bien été lancée ?

Disposez-vous d'un agenda plus précis sur la rénovation de l'avenue Albert ?

En dépit de sa communication du 1er septembre, est-il bien prévu que la STIB étudie sérieusement la suggestion de la commune de Forest de réaliser le terminus souterrain des lignes 4 et 7 sous l'avenue Albert plutôt que sur l'avenue Besme ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité a formulé les principes d'aménagement dans une note stratégique. Bruxelles Mobilité a reçu l'accord de la STIB et des autorités communales avant l'été. Certains aspects du projet sont déjà esquissés : choix du profil, arrêts. L'étude sur le réaménagement de l'avenue Albert entrera dans le vif du sujet avec la désignation du bureau d'études d'accompagnement pour lequel Bruxelles Mobilité a lancé un appel d'offres fin août 2017.

L'analyse des offres et une décision motivée d'attribution sont en cours. La mission couvre les

passeren, lijkt het mij nuttiger om te bestuderen of de ondergrondse eindhalte niet aan die kant van het station kan komen, zoals eind augustus door de gemeente Vorst werd voorgesteld.

Op 1 september 2017 communiceerde de MIVB in La Libre Belgique evenwel enkel over haar oorspronkelijke plan, namelijk een eindhalte onder de Besmelaan, alsof ze het voorstel van de gemeente Vorst volledig aan de kant had geschoven.

We zijn bijna eind 2017. Is Brussel Mobiliteit al met de studie gestart? Beschikt u over een gedetailleerde planning voor de renovatie van het station Albert?

Zal de MIVB, ondanks haar berichtgeving van 1 september, de suggestie van de gemeente Vorst om een eindhalte aan te leggen onder de Albertlaan, grondig bestuderen?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit legde de beginselen voor de renovatie vast in een strategische nota, die voor de zomer door de MIVB en de gemeenten werd goedgekeurd.*

Brussel Mobiliteit schreef eind augustus 2017 een offertevraag voor de studie uit. De analyse van de offertes is nog aan de gang. De opdracht heeft betrekking op de esthetische keuzes, het vergunningsdossier, het effectenrapport, de begeleiding en de communicatie. We hopen de vergunningsaanvraag voor de heraanleg van de

choix esthétiques, l'établissement du dossier, le rapport d'incidences, l'encadrement et l'accompagnement de la communication. L'objectif est de déposer une demande de permis avant l'été 2018 pour le réaménagement de l'avenue Albert.

Pour la transformation de la station Albert, la STIB a évalué la proposition de la commune de Forest d'organiser un terminus souterrain pour les lignes de tram 4 et 7 du côté de l'avenue Albert. Il apparaît que cette solution s'avère impossible au niveau des contraintes d'exploitation et du parcours client. En effet, en desservant les quais au niveau -1 au plus près des accès vers le niveau métro au niveau -2, il n'y aurait alors au maximum que deux positions en station accessibles par une croix à la suite des quais. Il faut savoir aussi que les fréquences sur les lignes 4 et 7 totalisent aux heures de pointe 44 mouvements par heure sur la croix. Ce que propose la commune entraînerait des temps d'attente récurrents importants dans la trémie pour des trams rejoignant la station sans possibilité d'absorption des petits retards.

Si les quais étaient placés plus loin vers la trémie, cela permettrait d'avoir deux positions supplémentaires mais impliquerait un cheminement obligatoire d'environ 80m pour tous les voyageurs des lignes 4 et 7 tant à l'arrivée qu'au départ. Cela provoquerait toujours des contraintes d'exploitation puisqu'il faudrait passer par ces deux positions pour rejoindre celles situées en station.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Pour le réaménagement de l'avenue Albert, nous attendons donc la désignation du bureau. Pour ce qui concerne la STIB, il aurait aussi été intéressant que la commune soit informée. Quand celle-ci fait une suggestion, il est normal qu'elle soit informée du suivi. Sur la base de votre réponse, il est difficile de comprendre les justifications données, dans la mesure où l'objectif était d'inclure de nouvelles voies de rebroussement et un terminus pour les lignes 4 et le 7 dans le cadre du réaménagement de l'avenue Albert, avec sans doute une prolongation, tout comme c'est le cas sur le projet sur l'avenue Besme entre la station et le parc.

Je ne peux pas me prononcer sur votre réponse, mais il serait intéressant de disposer du rapport

Albertlaan tegen de volgende zomer te kunnen indienen.

De MIVB heeft het voorstel van de gemeente Vorst om een ondergrondse eindhalte voor de tramlijnen 4 en 7 aan de kant van de Albertlaan aan te leggen, bestudeerd, maar die oplossing zou te veel exploitatieproblemen met zich meebrengen. Als de tramhaltes op niveau -1 zo dicht mogelijk bij de toegang tot de metro op niveau -2 worden geplaatst, blijven er maar twee posities in het station bereikbaar via een kruiswissel aan het einde van de perrons. Er passeren elk uur 44 trams in Albert. Door het voorstel van de gemeenten zouden de trams langer in de tunnelingang moeten wachten en zouden kleine vertragingen niet kunnen worden weggewerkt.

Als de haltes meer naar de tunnelingang worden verplaatst, kunnen er twee extra posities worden gecreëerd, maar moeten de reizigers 80 meter extra stappen bij aankomst en vertrek. Bovendien lost dat de exploitatieproblemen niet op, aangezien de trams nog altijd via die twee posities moeten passeren om de posities in het station te bereiken.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- De MIVB had de gemeente Vorst toch wel op de hoogte kunnen houden van de follow-up van hun voorstel.

Uw antwoord is nogal moeilijk te begrijpen, dus kan ik me niet uitspreken over de relevantie van uw argumenten. Het zou beter zijn als we het volledige verslag van de MIVB konden inkijken om de zaak beter te begrijpen en om de buurtbewoners in te lichten. Die zullen zich immers verbazen over het feit dat de Besmelaan amper enkele jaren na een volledige heraanleg opnieuw opengegoid wordt, zelfs al gaat het om de aanleg van een nieuw metrostation waar we allen voorstander van zijn. Ten slotte hoop ik dat u de neveneffecten zo veel mogelijk zult beperken.

complet de la STIB pour mieux comprendre et mieux communiquer l'information aux habitants. Ceux-ci vont sûrement se poser des questions sur la réouverture de Besme, qui n'est pas du tout notre souhait, vous le comprenez bien. Vous avez vous-même été pilote des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et du réaménagement de l'avenue Besme, avec le beau résultat qu'on connaît aujourd'hui. Ce serait dommage de l'ouvrir, et difficile à expliquer aux habitants que sept ou dix ans après avoir fait un ouvrage totalement neuf, on rouvre, même si je comprends bien que c'est pour l'exploitation d'une nouvelle station de métro, à laquelle nous sommes tous favorables. Il faut aussi réfléchir aux effets secondaires et voir comment les réduire au maximum.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "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.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En réponse à ma question écrite concernant les outils et références visant à fonder la position de Bruxelles dans le cadre du développement du réseau RER/S, vous m'indiquez que parmi les priorités bruxelloises figuraient celles de disposer au plus vite de quatre trains par heure et par sens en heure de pointe, et de deux trains par heure et par sens en heure creuse.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de 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.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *In het kader van de ontwikkeling van het GEN/S moeten er zo snel mogelijk tijdens de spits vier treinen per uur in beide richtingen komen en tijdens de daluren twee treinen per uur in beide richtingen. Met het nieuwe vervoersplan 2017 van de NMBS is de frequentie wel verbeterd, maar de toestand is nog verre van ideaal. Dat blijkt uit het voorbeeld van Ukkel-Stalle op lijn S1, waar men heksentoeren moet uithalen om twee keer per uur*

Lors d'une interpellation développée en commission le 19 juin dernier, vous précisiez que le nouveau Plan de transports 2017 comportait des avancées, mais que les exigences bruxelloises reprises ci-dessus n'avaient pas toutes été acceptées.

Lors de sa présentation du Plan de transport le 28 mars dernier, la SNCB nous précisait que 129 demandes avaient été formulées, dont 24 par Bruxelles, et que 65 auraient été retenues, dont 21 pour notre Région. Elle indiquait par ailleurs, notamment pour la ligne S1, un train toutes les 30 minutes, soit deux trains par heure vers le centre. Or, en vérifiant les horaires, s'il est possible de prendre deux trains par heure, l'exemple de l'arrêt Uccle-Stalle nous permet de nous interroger sur la qualité finale du service proposé par la SNCB.

En effet, s'il y a bien un train qui part à 8h30 vers la gare centrale, pour prendre le second train vers le centre, il faut prendre un train dans l'autre sens à 8h29 jusqu'à Uccle-Calvoet (deux minutes de trajet), et attendre jusqu'à 8h56 (soit 25 minutes) pour aller vers la gare centrale en repassant sans s'arrêter par Uccle-Stalle. Certes, il n'y a que deux voies sur ce tronçon, mais comment encourager le réseau de train intra-urbain si on sacrifie des gares bruxelloises ?

Monsieur le ministre, pourriez-vous me préciser si les exigences du gouvernement visant à quatre trains par heure et par sens en heure de pointe et de deux trains par heure et par sens en heure creuse couvrent toutes les gares ou certaines d'entre-elles ?

Si elles couvrent certaines d'entre elles, pourriez-vous me préciser sur quels critères on sélectionne les gares où les trains s'arrêtent et celles où ils s'arrêtent moins ? Pourriez-vous également spécifier la demande actuelle ainsi que le degré de congestion du même chemin en voiture ?

Y a-t-il des avancées et avez-vous des engagements de la part de la SNCB quant à cette exigence de quatre trains par heure et par sens en heure de pointe et de deux trains par heure et par sens en heure creuse ? Dans l'affirmative, pourriez-vous l'illustrer ?

naar het centrum van Brussel te kunnen sporen. Op die manier valt het stadsspoorwegnet niet te promoten.

Kunt u bevestigen of de doelstelling in verband met de frequentie voor alle stations gehaald wordt? Zo niet, waarom zijn bepaalde stations uit de boot gevallen? Wat is op dit ogenblik de bezettingsgraad van de treinen en hoeveel auto's rijden er hetzelfde tracé?

Heeft de NMBS toezeggingen gedaan naar aanleiding van de Brusselse eisen in verband met de frequentie? Zo ja, kunt u dat bewijzen?

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany pour sa question orale jointe.

M. Pierre Kompany (cdH).- La déclaration de politique régionale prévoit que le gouvernement préconise, auprès du gouvernement fédéral et de la SNCB, l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire afin d'assurer un train toutes les quinze minutes durant les heures de pointe dans 30 gares minimum, et au moins deux trains par heure pendant les heures creuses, ainsi qu'une offre de transport le week-end avec un minimum de trois trains par heure.

Les choses ont pas mal évolué ces dernières années et l'on a assisté à un renforcement significatif de l'offre ferroviaire intrarégionale et suburbaine. L'on ne peut que s'en réjouir car, vu l'absence, pour quelques années encore, d'un véritable RER, cette solution intermédiaire représente un progrès. Cependant, il est clair qu'à terme de nouvelles voies seront nécessaires pour augmenter l'offre de manière suffisante.

Je voulais donc faire avec vous le bilan des efforts déjà accomplis pour renforcer l'offre.

M. le ministre, pouvez-vous nous dresser un état des lieux du nombre de haltes et des fréquences de passage ?

Quelle est la part du ferroviaire dans les déplacements intrarégionaux ?

Pouvez-vous nous détailler les différents contacts que vous avez eus avec le gouvernement fédéral depuis le début de la législature sur le développement de l'offre ferroviaire en Région bruxelloise et aux alentours ?

La Région s'est-elle impliquée financièrement ou d'une autre manière dans le développement de ce réseau ?

Par ailleurs, la déclaration de politique régionale prévoit que la Région de Bruxelles-Capitale demande la création de nouvelles haltes pour proposer une connexion efficace avec le réseau de la STIB et/ou pour desservir une portion du territoire bruxellois ne bénéficiant pas d'une offre de transports publics optimale. Des critères définissent-ils la notion de connexion efficace ?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *In haar beleidsverklaring stelt de Brusselse regering dat ze bij de federale regering en de NMBS zal aandringen op een aanzienlijke uitbreiding van het gewestelijke treinaanbod, zodat er tijdens de spitsuren om het kwartier een trein minstens dertig stations aandoet en tijdens de daluren minstens twee treinen per uur. In het weekend zouden er minstens drie treinen per uur moeten rijden.*

Ondertussen werd het intragewestelijke en voorstedelijke treinaanbod al behoorlijk uitgebreid. Dat is goed, vooral omdat het GEN nog een aantal jaar op zich zal laten wachten. Toch volstaat dit niet. Er zullen nog spoorlijnen aangelegd moeten worden.

Kunt u ons een overzicht geven van al uw inspanningen om het aanbod uit te breiden?

Kunt u de inventaris opmaken van het aantal haltes en de frequentie van de treinen?

Hoeveel procent van alle verplaatsingen in het gewest gebeurt met de trein?

Hoeveel keer hebt u overleg gepleegd sinds het begin van de legislatuur met de federale overheid over de uitbreiding van het treinaanbod in en rond het Brussels Gewest?

Draagt het gewest financieel of op andere wijze bij tot de ontwikkeling van dat net?

In de beleidsverklaring staat voorts dat het Brussels Gewest nieuwe stopplaatsen voor een efficiënte aansluiting op het MIVB-net en een verbetering van het openbaarvervoersaanbod zou vragen. Welke criteria bepalen wat een efficiënte aansluiting inhoudt? Hoeveel treinhaltens bieden een efficiënte aansluiting op het MIVB-net?

Hebt u gedacht aan een gezamenlijke campagne van de MIVB en de NMBS om het S-aanbod en de aansluiting op het MIVB-net te promoten?

Hoe ver staat het met de ontwikkeling van geïntegreerde tarieven voor trein, tram, bus en

Combien d'arrêts de train proposent une connexion efficace avec le réseau de la STIB ?

Certains ont pointé une méconnaissance trop grande de cette offre par le grand public bruxellois. Avez-vous entamé des démarches pour éventuellement lancer une campagne conjointe avec la STIB et la SNCB pour promouvoir le réseau S et ses connexions avec celui de la STIB ?

Enfin, je voulais également savoir où en était l'idée de généraliser la tarification intégrée de type MTB dans le prix de l'abonnement STIB.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les demandes de la Région relatives aux fréquences à atteindre sur le réseau S concernent l'ensemble des gares. Seize des trente-trois gares de la Région satisfont aujourd'hui à l'objectif des quatre trains par heure et par sens aux heures de pointe et de deux trains par heure et par sens aux heures creuses.

Onze gares ou points d'arrêt supplémentaires sont desservies par deux trains par heure et par sens. Il reste donc six gares ou points d'arrêt qui n'offrent aujourd'hui qu'un train par heure et par sens, dont la gare d'Uccle-Stalle que vous mentionnez.

Les avancées connues en matière de développement de l'offre S sont celles reprises dans la présentation du Plan de transports de la SNCB en 2017. J'ai d'ailleurs déjà suggéré à la commission de demander à la SNCB de venir expliquer son plan. Le constat en matière de nombre de gares atteignant ou non le niveau d'offre visée par la Région ne devrait donc pas changer à court terme.

Il faut quand même souligner que l'augmentation de l'offre mise en place lors du Plan de transports 2016 était réelle et que, dans le cadre du Plan de transports 2017, la SNCB améliore très nettement son offre le week-end, ce qui va aussi dans le sens d'une utilisation du réseau S à l'intérieur de Bruxelles, et pas uniquement pour la navette domicile-travail.

Bref, les avancées sont réelles, mais encore insuffisantes au regard de ce que nous souhaitons.

metro?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gewest heeft voor alle 33 stations een frequentie gevraagd van vier treinen per uur in beide richtingen tijdens de spitsuren en van twee treinen per uur tijdens de daluren. Op het ogenblik is dit slechts voor zestien stations gerealiseerd.*

Vergeleken met het vervoersplan 2016 van de NMBS is het S-aanbod in het vervoersplan 2017 duidelijk verbeterd en werd de frequentie in het weekend verhoogd. Dat komt zowel pendelaars als reizigers in Brussel ten goede. Het valt evenwel te verwachten dat daarin vooralsnog geen verandering meer komt.

De exploitatie van het spoornet is een bevoegdheid van de federale regering. Bijgevolg is het gewest gelukkig niet betrokken bij de financiering van het S-net. De MIVB en de NMBS zijn wel overeengekomen om samen het S-aanbod in Brussel te promoten. Overigens geven de meeste NMBS-stations een goede aansluiting op het MIVB-net. Anderzijds ligt er nog veel werk op de plank, wanneer het erom gaat de verschillende vervoerwijzen beter op elkaar af te stemmen.

U vraagt naar de contacten met de federale regering. Zowel de bevoegde ministers, de betrokken kabinetten als de administraties zijn meermaals samengekomen.

Op verzoek van de interministeriële conferentie hebben de GEN-stuurgroep en de thematische werkgroepen onlangs hun werkzaamheden hervat. Een van de doelen is zo vlug mogelijk een akkoord

Comme je viens de le dire, il y a 33 haltes ferroviaires à Bruxelles, si l'on considère Haren et Haren-Sud comme deux arrêts distincts.

Les six haltes qui ne proposent qu'un train par heure et par sens sont Uccle-Stalle, Forest-Est, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Ouest, Simonis et Tour et Taxis.

L'exploitation du réseau ferré relève de la compétence de l'État fédéral et la Région n'est heureusement pas impliquée financièrement dans le développement du réseau S.

En revanche, on a convenu avec la SNCB et la STIB de mener une campagne de communication commune sur l'offre S à Bruxelles, complémentaire de l'offre STIB.

La plupart des arrêts SNCB offrent une très bonne connexion avec le réseau STIB, et neuf d'entre eux sont directement connectées avec le métro. Les trois gares ouvertes en 2015 (Arcades, Gerموir, Tour et Taxis) sont reliées à des lignes importantes du réseau STIB, et l'arrêt Ceria offrira également une connexion avec le métro.

Par contre, la qualité de l'intermodalité peut encore être très nettement améliorée, qu'il s'agisse de la signalétique, de la qualité des cheminements ou de l'information, etc. Beaucoup reste à faire.

Je ne peux énumérer tous les contacts que nous avons eus avec le gouvernement fédéral à ce propos mais sachez que tant les ministres, que leurs cabinets ou administrations respectifs se sont réunis à diverses reprises.

À la demande de la conférence interministérielle, les travaux du comité de pilotage RER et de ses groupes de travail thématiques ont repris récemment. L'un des objectifs fixés est de parvenir rapidement à un accord sur une intégration des tarifs des opérateurs de transports en commun, sur une zone dont le périmètre doit encore être validé. Tout cela est en cours.

Pour toutes les autres questions, je me réfère à mes réponses antérieures à des questions orales ou écrites.

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

over tariefintegratie tot stand te brengen.

Voor alle andere vragen verwijst ik naar mijn antwoorden op vroegere mondelinge of schriftelijke vragen.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 28 mars dernier, la SNCB a fait un exposé du plan du réseau. À cette occasion, elle a invité les membres de la commission dans ses bureaux. Il est vrai que nous étions peu - voire très peu -, mais j'y ai assisté et c'est la raison pour laquelle je vous pose ces questions.

Je n'ai pas de questions complémentaires, mais je vous invite en revanche à maintenir la pression au niveau de la SNCB, afin de privilégier le réseau S comme réseau intrabrugeois, au bénéfice des Bruxellois et pas seulement des navetteurs donc. Je vous invite également à communiquer dans ce sens.

Par ailleurs, soyez attentif à la communication faite par la SNCB. Je reviens sur l'exemple que je vous ai donné d'Uccle-Stalle. On évoque deux trains par heure mais, compte tenu du descriptif que je vous ai donné dans ma question principale, en pratique, il n'y en a qu'un. C'est donc aussi important de communiquer de manière claire et honnête et d'offrir aux usagers de bonnes alternatives, en tous les cas un bon service ferré.

Il s'agit là en effet d'une opportunité pour améliorer la mobilité à Bruxelles et nous ne pouvons pas la négliger même si nous ne sommes pas maîtres de la situation.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- M. le ministre, je vous ai bien suivi. L'augmentation était réelle en 2016 comme vous l'avez fait remarquer. Cela se voit aussi dans les résultats avec déjà 16 gares sur 33. Avez-vous des contacts pour voir s'il y a volonté d'augmenter encore ?

M. Pascal Smet, ministre.- L'année 2017 connaît encore une croissance mais pas suffisante selon moi.

M. Pierre Kompany (cdH).- J'étais aussi présent à la réunion évoquée par mon collègue Loewenstein.

- Les incidents sont clos.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Mijn vragen waren gebaseerd op de uiteenzetting van de NMBS op 28 maart jongstleden, waarvoor de commissieleden uitgenodigd waren.*

Ik kan u alleen maar aanmoedigen om de NMBS nadrukkelijk aan te sporen het S-aanbod uit te breiden ten gunste van de Brusselaars en dus niet alleen van de pendelaars.

Daarnaast roep ik u op om waakzaam te zijn over de communicatie van de NMBS, want die is soms nogal misleidend. Dat was bijvoorbeeld het geval bij de aankondiging betreffende het station Ukkel-Stalle.

De uitbreiding van het S-aanbod kan de mobiliteit van de Brusselaars verbeteren. We moeten er aandacht aan blijven besteden, ook al hebben we daarover geen beslissingsbevoegdheid.

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De toename van het aanbod was het meest merkbaar in 2016. Wil de NMBS nog verder gaan?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In 2017 nam het aanbod nog toe, maar onvoldoende naar mijn mening.*

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Ik was ook aanwezig op de vergadering, waarnaar de heer Loewenstein verwijst.*

- De incidenten zijn 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 "le respect de la législation linguistique par la société De Lijn dans ses communications au public en Région bruxelloise".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il me revient que le service De Lijn - dont pas moins de 60 lignes pénètrent à ce jour dans notre Région - n'assure pas efficacement le respect de la législation linguistique, en ce qui concerne principalement les communications faites au public.

C'est ainsi qu'il m'a été signalé qu'en termes de dénomination d'arrêts pour le bus, de conditions générales sur le site Internet ou de souscription à un abonnement en ligne, soit l'unilinguisme néerlandais prévaut, soit seul le site en version néerlandophone prévoit pareil service.

Or, dès lors que De Lijn constitue, au sens des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, un service du gouvernement flamand dont l'activité s'étend également à la Région bruxelloise, il se doit, conformément à l'article 35 §1, des lois précitées d'établir des avis et communications au public en toutes circonstances.

Par conséquent, Monsieur le Ministre, avez-vous eu connaissance des faits précités ? Quelles sont les mesures que vous comptez prendre à l'égard du service De Lijn, afin que celui-ci se conforme à cette obligation de bilinguisme dans le domaine du transport de personnes à Bruxelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'avons pas connaissance de faits précis. Le problème que nous avons rencontré concernait les films de destination des véhicules. L'administration régionale a envoyé

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".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De Lijn doet met niet minder dan zestig van haar buslijnen het Brussels Gewest aan. In haar communicatie respecteert ze artikel 35 §1 van de gecoördineerde taalwetten niet, want het raadplegen van de algemene voorwaarden op de website of het online aanvragen van een abonnement kan enkel in het Nederlands. Ook de benaming van de haltes is uitsluitend in het Nederlands.*

Bent u hiervan op de hoogte? Hoe zult u ervoor zorgen dat De Lijn de verplichting tot tweetaligheid in het openbaar personenvervoer in Brussel naleeft?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We zijn niet op de hoogte van de feiten waarnaar u verwijst.*

à ce sujet des courriers à De Lijn, qui a clairement répondu que des instructions ont été données pour respecter les lois linguistiques, et que s'il y a des erreurs, elles sont imputables à leurs chauffeurs, qui ne les ont pas suivies.

Concernant la situation que vous avez précisément évoquée, nous n'avons pas encore connaissance de ces faits.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un élément neuf est survenu le 29 septembre dernier : la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) a déclaré recevable et fondée une plainte qui était déposée dans le même sens fin 2016. Elle a mis un an pour se prononcer, après avoir entendu De Lijn. Sa décision a été prise à l'unanimité moins deux abstentions. Donc ce problème est connu de la CPCL.

Vous dites avoir contacté De Lijn à ce sujet. Il est important de rappeler cet avis de la CPCL et de faire en sorte que les Bruxellois soient servis dans les deux langues, comme la loi le prévoit.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons le vérifier.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'entretien des pistes cyclables".

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

Er was wel een probleem met de displays waarop de bestemmingen te lezen staan. We hebben De Lijn daar per brief op aangesproken en het antwoord luidde dat de maatschappij wel degelijk instructies had gegeven om de taalwetten na te leven en dat, als er fouten waren, die te wijten waren aan de chauffeurs die de instructies niet hadden opgevolgd.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Op 29 september verklaarde de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) overigens pas na een jaar dat een soortgelijke klacht uit 2016 ontvankelijk en gegrond was.*

Kunt u de aandacht van De Lijn vestigen op het advies van de VCT, zodat de Brusselaars in beide talen worden bediend?

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *We zullen dat nagaan.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het onderhoud van de fietspaden".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- À Bruxelles, l'usage du vélo n'est pas seulement compliqué par la météo, mais aussi par les chantiers et travaux. Et il y a aussi des plaintes de cyclistes à propos de l'aménagement et de l'entretien des pistes cyclables.

Y a-t-il une stratégie pour assurer que les infrastructures cyclables régionales restent praticables ? Qu'en est-il des feuilles mortes, de la boue, de la neige et du verglas ? Avec quelle rapidité ces problèmes sont-ils résolus ?

Qu'en est-il d'une collaboration avec les communes pour veiller à ce que leurs pistes cyclables restent praticables ? Peuvent-elles demander l'aide de la Région ?

De nouvelles techniques sont-elles utilisées pour dégeler automatiquement les nouvelles pistes cyclables en cours d'aménagement sur la Petite ceinture, par exemple en utilisant la géothermie ? Cet aménagement tient-il compte de la manière dont elles devront être dégivrées et déneigées ?

De nombreux travaux dans l'espace public ou aux bâtiments demandent aux piétons et cyclistes d'emprunter un autre parcours. Dans beaucoup de cas, ni la signalisation ni les infrastructures routières n'y sont adaptées. Que pouvez-vous faire pour améliorer la situation ? Est-il possible de signaler ce type de problèmes sur Fix My Street ?

Les problèmes de revêtement doivent être rapidement résolus. Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'une équipe d'intervention rapide pour ce faire ?

Les problèmes de propreté devraient aussi pouvoir être signalés dans l'application Fix My Street, mais cela n'est pas le cas. D'après les réponses de Mme Laanan, Bruxelles-Propreté aurait fait le nécessaire, mais les autres services ne suivraient pas. Est-ce résolu ? Les saletés, et surtout le verre, gênent la circulation à vélo.

De heer Bruno De Lille (Groen).- In Denemarken luidt het dat slechte weersomstandigheden geen excuus zijn om de fiets niet te nemen. Vallende bladeren, sneeuw en ijzel, modder op de weg: de fietsende Deen weet dat hij of zij enkel moet zorgen voor aangepaste kleding, want de wegbeheerder zorgt voor berijdbare fietspaden. Helaas is dat bij ons in België en zeker in Brussel nog niet het geval. Er zijn niet alleen de ongemakken van het weer, ook de vele werkzaamheden en bouwplaatsen maken het de fietser wel erg moeilijk.

Een mediageniek voorbeeld waren de werkzaamheden aan de Ninoofsepoort, waar het bijzonder lang geduurd heeft vooraleer de ongemakken voor voetgangers en fietsers van de baan waren. Voorts zijn er ook klachten van fietsers over de gebrekkige aanleg en onderhoud van de fietspaden. Brussel heeft een webapplicatie, Fix My Street, waar problemen kunnen worden gemeld. De bedoeling was om ook netheidsproblemen met deze app te kunnen signaleren, maar dat is voor zover ik weet nog niet mogelijk.

Is er een plan van aanpak om de gewestelijke fietsinfrastructuur berijdbaar te houden? Wat met vallende bladeren, modder, ijsplekken en sneeuw op de fietspaden? Hoe snel worden die problemen opgelost?

Is er samenwerking met de gemeenten om ervoor te zorgen dat ze hun fietspaden berijdbaar houden? Kunnen ze gewestelijke hulp inschakelen?

Op dit moment worden er heel wat nieuwe fietspaden aan de Kleine Ring aangelegd. Worden er nieuwe technieken gebruikt om die automatisch ijsvrij te houden (bijvoorbeeld door het gebruik van grondwarmte), of wordt er bij de aanleg rekening gehouden met de manier waarop ze sneeuw- en ijsvrij gemaakt moeten worden?

Door heel wat werkzaamheden aan de openbare ruimte of aan gebouwen moeten fietsers en voetgangers een ander parcours afleggen. In veel gevallen is de signalisatie noch de weginfrastructuur daaraan aangepast. Wat kunt u doen om dat te verhelpen? Is het mogelijk om ook dat soort problemen te signaleren op Fix My Street?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Actuellement, douze trajets cyclables bénéficient simultanément d'un nettoyage et d'un épandage. Si les circonstances l'exigent, nous faisons une tournée préventive, et ensuite nous épandons jusqu'à ce que la situation soit à nouveau normale.*

Lorsque des problèmes spécifiques sont mentionnés, nous envoyons dans la mesure du possible une équipe pour les résoudre. Nous ne collaborons actuellement pas avec les communes pour ce faire. En hiver, les communes ne peuvent pas demander l'intervention de la Région, mais pendant les autres saisons, nous pouvons les aider et leur donner des conseils.

Il n'existe pas encore d'analyse coûts-bénéfices de la géothermie, mais cela triple l'investissement.

Si une piste cyclable est déviée :

- un demandeur est obligé d'introduire un plan de déviation dans Osiris ;

- les services publics régionaux se rendent ensuite sur place pour examiner si ce plan est respecté, en accord avec la police ;

- la police est immédiatement informée des problèmes de signalisation et la Commission de coordination des chantiers veille à ce que les mesures nécessaires de signalisation soient prises ;

- si les cyclistes sont déviés sur la chaussée, il faut que celle-ci fasse au minimum 3,5m, et si cette

Problemen aan het wegdek moeten snel opgelost worden. Beschikt Brussel Mobiliteit daarvoor over een snel interventieteam?

Netheidsproblemen zouden met Fix My Street gesignaleerd kunnen worden. Dat blijkt echter nog niet het geval te zijn. Uit de antwoorden van de staatssecretaris voor Openbare Netheid blijkt dat Net Brussel het nodige heeft gedaan, maar dat de andere diensten niet volgen. Is dat probleem intussen opgelost? Vuil op de fietspaden en vooral glas hindert het fietsverkeer en kan voor platte banden zorgen.

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

De heer Pascal Smet, minister.- U vroeg naar het plan van aanpak. Er zijn momenteel twaalf trajecten waarop de (afgescheiden) fietspaden langs gewestwegen simultaan worden geruimd en bestrooid. Als de omstandigheden dat vereisen, houden we bij sneeuwval of ijzel een preventieve strooiroede. Nadien blijven we curatief strooien tot de toestand weer normaal is.

Bij melding van specifieke problemen sturen we er in de mate van het mogelijke een extra ploeg op uit om het probleem op te lossen. Momenteel werken we daarvoor niet samen met de gemeenten. De gemeenten kunnen overigens 's winters geen beroep doen op gewestelijke interventies, maar buiten het winterseizoen kunnen we hen wel helpen en advies geven.

Een kosten-batenanalyse van het inzetten van grondwarmte is nog niet verricht. Ik kan wel zeggen dat de investering ongeveer drie keer zo hoog is.

De maatregelen die het gewest neemt als een fietspad wordt omgeleid, zijn als volgt samen te vatten:

- een verzoeker is verplicht een omleidingsplan in te voeren in Osiris;

- de gewestelijke overheidsdiensten begeven zich vervolgens ter plaatse om na te gaan of het omleidingsplan nageleefd wordt, in samenspraak met de politie;

chaussée est à circulation mixte, il faut en plus tenir compte de son revêtement.

Enfin, les services publics régionaux tiennent aussi compte des informations qu'ils reçoivent du terrain pour prescrire des mesures, mais je reconnais qu'elles se font parfois attendre. Il n'y a pas d'équipe d'intervention rapide pour les pistes cyclables, mais tout le monde peut faire appel aux services généraux de la Régie des routes.

Votre information sur Fix My Street est dépassée. La propreté y est bien reprise et il est possible d'y sélectionner sacs-poubelles, matériaux abandonnés et dépôts clandestins. Il n'existe pas de catégorie spécifique pour le verre cassé ou les feuilles, mais vous pouvez les mentionner dans la rubrique 'matériaux abandonnés' et spécifier qu'il s'agit de verre.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je me réjouis de ce que Fix My Street soit adapté.*

Il faudrait que la population sache clairement où elle peut adresser les plaintes relatives aux pistes cyclables ou aux chantiers qui ont un impact sur les trottoirs ou les pistes cyclables. Beaucoup de gens sont frustrés parce qu'ils n'ont pas pu signaler des problèmes, et que ceux-ci ne sont dès lors pas résolus.

Nous avons eu la chance que les derniers hivers n'aient pas vraiment été froids, mais il y en a eu

- de politie wordt onmiddellijk op de hoogte gebracht van signalisatieproblemen en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen ziet erop toe dat de vereiste signalisatiemaatregelen worden genomen;

- als fietsers met een omleiding op de rijweg terecht komen, moet er altijd voldoende ruimte voorhanden zijn, namelijk een gemiddelde breedte van minstens 3,5 m om zowel fietsers als automobilisten plaats te geven. Als fietsers moeten worden omgeleid naar een rijweg met gemengd verkeer, moet er bovendien zowel rekening worden gehouden met de bekleding als met de breedte van de rijweg.

Tot slot houden de gewestelijke overheidsdiensten ook rekening met de informatie die ze krijgen van mensen op het terrein om passende maatregelen voor te schrijven, al geef ik toe dat die soms even op zich laten wachten. Er is geen snel interventieteam voor de fietspaden, maar uiteraard kan iedereen wel een beroep doen op de algemene diensten van de Regie der Wegen.

Uw informatie over Fix My Street is achterhaald. Als u de applicatie opent, zult u zien dat de netheid wel inbegrepen is. Ik heb het zelf net nog getest. Je kunt verschillende categorieën kiezen: vuilniszakken, achtergelaten materiaal en sluikstorten. Er bestaat geen specifieke categorie voor het opruimen van gebroken glas of bladeren. Je kunt dit wel melden in de categorie 'achtergelaten materiaal', waarbij je kunt specificeren dat het om glas gaat.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het doet me plezier dat Fix My Street aangepast is. Af en toe ben ik blij dat mijn informatie achterhaald is.

Het zou goed zijn om aan de bevolking duidelijk te maken waar ze met klachten over fietspaden of bouwplaatsen die een impact hebben op fiets- of voetpaden, terecht kunnen. Veel mensen blijven met een frustratie zitten omdat problemen niet worden opgelost, want ze hebben ze niet kunnen melden. Om daarvoor meteen naar de politie te bellen, is een te grote stap. We kunnen dat omkeren naar iets positiefs. Ik nodig u uit om

d'autres où le dégivrage des pistes cyclables a été problématique. Elles étaient traitées en dernier lieu. Le poids des vélos étant insuffisant pour aider le sel à agir, l'épandage n'y suffit pas à faire fondre la neige et le verglas.

Lors des discussions budgétaires, je vous ai demandé à plusieurs reprises d'acheter des chasse-neige. Les avez-vous ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *C'est une bonne nouvelle. Je suis content que vous écoutiez de temps à autre.*

Vous dites qu'utiliser la géothermie pour les nouvelles pistes cyclables est beaucoup plus cher. Avez-vous comptabilisé le déneigement ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai juste dit que nous n'avions pas encore réalisé d'analyse coûts-bénéfices et que l'installation était plus chère.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME 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".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

daarover na te denken.

We hadden het geluk dat de voorbije winters niet erg koud waren. Daarvoor zijn er echter enkele geweest waarbij het ijsvrij maken van de fietspaden wel problematisch was. De fietspaden werden steeds als laatste aangepakt, omdat strooien daar niet volstaat. Als er op de openbare weg wordt gestrooid, wordt het zout in het ijs en de sneeuw gereden door de auto's, waardoor het snel smelt. Fietsers zijn een pak lichter, waardoor dat niet het geval is op de fietspaden.

Tijdens de begrotingsgesprekken vroeg ik u meermaals om sneeuwruimers aan te kopen. Zijn die er intussen?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat is goed nieuws. Ik ben blij dat u af en toe eens luistert.

U zegt dat de kost veel hoger ligt om bij nieuwe fietspaden de grondwarmte te gebruiken. Hebt u het opruimen erin verrekend?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zei ik niet, ik zei dat we de kosten-batenanalyse nog niet hebben gedaan. Ik heb enkel gezegd dat de aanleg duurder is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".

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

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.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Le gouvernement a approuvé le 24 mars 2016 le plan d'action bruxellois contre le vol de vélos. Une fois n'est pas coutume, vous n'avez pas ébruité celui-ci, ni devant le parlement, ni à la presse.*

Ce plan d'action s'inspirerait du modèle londonien : renforcement de l'offre de stationnements vélo, de la collaboration entre le Parquet et la police, et lancement d'une vaste campagne d'information. Un an plus tard, rien n'a été concrétisé, et cela alors que le vol de vélos reste un problème criant.

Qu'en est-il de la mise en œuvre du plan d'action contre le vol de vélos ? À quelles difficultés se heurte-t-il ?

Une série de communes flamandes ont déjà lancé leur plan d'action. Malines a ainsi instauré un système de puce antivol qui connaît un franc succès. Ce type de mesure est-il intégré dans le plan d'action bruxellois ?

Le système du vélo appât, dont l'idée avait été émise durant la précédente législature et qui est déjà pleinement effectif à Gand, se fait attendre à Bruxelles.

Collaborez-vous avec les autorités fédérales pour la mise en place d'un système d'enregistrement central, qui permettrait de restituer les vélos retrouvés à leurs propriétaires ?

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.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Meer dan een jaar geleden kwamen we via interpellaties te weten dat u een Brussels actieplan tegen fietsdiefstallen aan het opstellen was. Dat verheugt ons. Blijkbaar zou de regering al op 24 maart 2016 dat actieplan goedgekeurd hebben, maar voor een keer heeft u daarover niets gezegd. We hebben er alleszins niets over gelezen. Misschien was de pers niet geïnteresseerd?

Dat actieplan zou gebaseerd zijn op het Londense model. Er zouden onder andere meer fietsstallingen komen, een betere samenwerking tussen politie en parket en een uitgebreide campagne. Dat zijn zonder uitzondering positieve ingrepen, maar ondertussen zijn we meer dan een jaar verder en ligt het actieplan naar verluidt stil. Dit terwijl fietsdiefstal een heel belangrijk probleem blijft.

Wat is de stand van zaken inzake de uitvoering van het actieplan tegen fietsdiefstallen? Wat zijn de moeilijkheden met het oog op de uitvoering ervan? Onder meer rond de fietsstallingen is het heel stil en dat geldt blijkbaar ook voor het overleg met politie en parket.

Een aantal Vlaamse gemeenten heeft ondertussen al een actieplan tegen fietsdiefstal ingevoerd. In Gent wordt er gewerkt met lokfietsen, terwijl in Mechelen op de fietsen een antidiefstalchip wordt aangebracht. Dat laatste is een groot succes, want twee weken na de lancering op 1 januari van dit jaar waren er al 4.300 chips besteld. Neemt Brussel dergelijke maatregelen op in het actieplan?

Tijdens de vorige regeerperiode was het idee gelanceerd om met een lokfiets te werken. De daaraan verbonden praktische problemen zijn

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le plan d'action contre le vol de vélos fait partie du Plan global de sécurité et de prévention (PGSP). Le ministre-président Vervoort veille à sa mise en œuvre, dans le cadre de Bruxelles prévention et sécurité (BPS).*

Certaines actions ont déjà été entreprises et d'autres suivront dans les prochains mois.

La plupart des communes ont introduit des demandes de subventionnement pour l'installation d'espaces de stationnement pour vélos, c'est-à-dire des arceaux, des boxes et des parkings pour vélos. Le projet de réseau de boxes CycloParking est en pleine concrétisation. La plate-forme internet cycloparking.org, qui offre un aperçu des parkings pour vélos disponibles, a été lancée il y a peu. Elle permet d'introduire des suggestions d'emplacements et des demandes de location de boxes.

Neuf communes participent au projet CycloParking pour l'installation de boxes. Quelque 163 boxes vélos, totalisant 850 places, sont disponibles ou le seront sous peu. Les travaux sont en cours pour l'installation de parkings vélos aux stations Bourse et De Brouckère.

Les vélos abandonnés ou volés qui ne sont pas réclamés par leur propriétaire sont redistribués aux communes, aux asbl ou aux écoles qui en font la demande. En 2016, 78 vélos ont ainsi été réutilisés et 80 ont été mis à la disposition d'étudiants. Toujours en 2016, 13 vélos ont été restitués à leur propriétaire, contre six cette année.

intussen opgelost. Terwijl Gent dit systeem al volop hanteert, blijft het in Brussel stil op dit vlak. Nochtans is het een interessant systeem, met een sterk preventief effect. Ook het besef dat een fiets met een chip kan uitgerust zijn, werkt ontradend.

Wordt er samengewerkt met de federale overheid om een centraal registratiesysteem op te zetten, zoals dat al bestaat voor auto's? Door het ontbreken van een dergelijk systeem komen teruggevonden fietsen immers niet altijd opnieuw bij hun eigenaar terecht.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het klopt dat we een actieplan hebben opgesteld. Dat is een onderdeel van het Gewestelijk Veiligheidsplan. Minister-president Vervoort ziet mee toe op de uitvoering daarvan in het kader van Brussel Preventie en Veiligheid (BPV). Hij was destijds vragende partij voor deze integratie.

Er is ondertussen al een ander gebeurd en in de komende maanden komen er nog meer acties.

De meeste gemeenten hebben subsidiëringaanvragen ingediend voor de plaatsing van fietsstallingen. Het gaat daarbij om fietsnietjes, fietsboxen en fietsparkings. Het project van CycloParking bestaat uit een netwerk van fietsboxen en wordt momenteel in de praktijk gebracht. Onlangs werd het internetplatform cycloparking.org gelanceerd dat een inzicht geeft in de diverse locaties met fietsparkeermogelijkheden. Het is mogelijk om zelf een locatie voor een fietsbox in een bepaalde buurt te suggereren. Men kan zich dan op de wachtlijst laten zetten of een box huren. Dit is zeker een verbetering ten opzichte van de negentien verschillende inschrijvingsprocedures die vaak onduidelijk en niet transparant zijn.

Er werken al negen Brusselse gemeenten samen met CycloParking voor de plaatsing van boxen, terwijl er 163 fietsstallingen met samen 850 plaatsen beschikbaar zijn of dit binnenkort zullen worden. De werken voor de inrichting van fietsstallingen aan de stations Beurs en De Brouckère zijn aan de gang.

Achtergelaten of gestolen fietsen die niet door hun

Le projet de vélo appât, auquel participent les zones de police Marlow et Montgomery, se trouve dans une phase de test. Je ne manquerai pas de rappeler au ministre-président combien il importe de mobiliser l'ensemble des zones de police autour de ce projet.

Plusieurs partenaires organisent régulièrement des actions de gravure et de sensibilisation, mais il y a certainement moyen de faire mieux.

En 2018, un site internet permettra d'enregistrer le vélo et son propriétaire avec un code unique. Cela permettra de connecter les bases de données de la police, du registre national pour l'enregistrement des bicyclettes et éventuellement d'autres encore.

Je n'ai moi-même pas encore obtenu de réponse à ma question sur la puce électronique qui, avec le gps, forme un dispositif important contre le vol.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Les communes ne respectent pas toujours l'obligation d'installer un certain nombre d'arceaux pour vélos dans l'espace public, reprise dans le Plan régional de politique du stationnement (PRPS).*

Pourquoi la Ville de Bruxelles, qui enregistre

eigenaar opgeëist worden, worden herverdeeld onder de gemeenten, vzw's of scholen die dit vragen. In 2016 werden er 78 fietsen opnieuw in gebruik genomen en 80 werden ter beschikking gesteld van studenten. In datzelfde jaar werden er 13 fietsen aan hun eigenaar teruggegeven. Dit jaar zijn er al 6 fietsen teruggegeven.

Het project van de lokfietsen wordt opgestart. Er loopt een testfase en er vinden technische vergaderingen plaats met de politiezones en het parket. De politiezones Marlow en Montgomery nemen hieraan deel. Tot nu toe zijn de andere zones niet ingestapt in het project. Zodra het loopt, zullen ze wellicht nog volgen. Wie in Brussel iets op dit vlak wil realiseren, moet blijkbaar de politiezones overtuigen om er mee in te stappen en dat is eigenlijk toch een probleem. Het blijft vreemd dat we bepaalde zaken niet mogen opleggen. Ik zal de minister-president eraan herinneren dat hij deze aangelegenheid opnieuw onder de aandacht van de politiezones brengt.

Een aantal partners organiseert regelmatig graverings- en bewustmakingsacties, maar dit is zeker nog voor verbetering vatbaar.

In 2018 komt er een klantvriendelijke website om fietsen te registreren met een unieke code. De bedoeling is dat bij de aankoop van een fiets zowel de fiets als de eigenaar wordt geregistreerd. Bij diefstal kan de fiets dan als gestolen geseind worden. Op die manier kunnen de databanken van de politie, de fietsregistratie en eventueel nog andere aan elkaar gekoppeld worden, zodat ook de malafide doorverkoop van fietsen gemakkelijker aan het licht komt.

Ik heb zelf op mijn vraag over de chips, die samen met de gps een belangrijk antidiefstalmiddel uitmaken, nog geen antwoord gekregen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is goed om dit allemaal te vernemen, bijvoorbeeld dat er op korte termijn 850 plaatsen in fietsboxen bijkomen.

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan bepaalt dat er per X aantal plaatsen in de openbare ruimte in een bepaald aantal fietsnietjes moet worden voorzien.

pourtant un nombre élevé de plaintes pour vols de vélos, ne participe-t-elle pas au projet des vélos appâts ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Je suppose et j'espère qu'elle attend l'aboutissement du projet pilote avant d'entreprendre quelque chose.*

- L'incident est clos.

Ik stel vast dat de gemeenten zich niet altijd aan deze bepaling houden bij het uitvoeren van openbare werken. Nochtans zien we dat die nietjes goed gebruikt worden, terwijl ze een aantal jaren geleden nog grotendeels leeg stonden. Dat toont aan dat dit aanbod nodig is, zeker als er meer fietsen komen. Kunt u dat nog eens nagaan?

Waarom neemt Brussel-Stad niet deel aan het project met de lokfietsen? In dit deel van het gewest wordt nochtans veel gefietst en vaak over diefstallen geklaagd.

De heer Pascal Smet, minister. - Ik vermoed dat ze de afloop van het proefproject afwachten om daarna mee te doe. Dat hoop ik tenminste. We zullen Brussel-Stad daartoe aansporen.

- Het incident is gesloten.