



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 4 DÉCEMBRE 2017**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 4 DECEMBER 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

| | |
|--|----|
| INTERPELLATIONS | 6 |
| Interpellation de M. Paul Delva | 6 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| concernant "l'évaluation des voitures partagées en libre service intégral (free floating)". | |
| Discussion – Orateurs : | 8 |
| M. Julien Uyttendaele (PS) | |
| Mme Carla Dejonghe (Open Vld) | |
| M. Pascal Smet, ministre | |
| M. Paul Delva (CD&V) | |
| Interpellation de Mme Fatoumata Sidibé | 14 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| concernant "le bilan négatif en matière de handicap en Belgique". | |
| QUESTIONS ORALES | 14 |
| Question orale de M. Benoît Cerexhe | 14 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | |
| concernant "la présence de caméras dans les publicités diffusées sur le réseau de la STIB". | |
| Question orale jointe de M. Pierre Kompany, | 14 |
| concernant "la publicité à la STIB". | |
| Question orale de M. Dominiek Lootens- | 18 |

INHOUD

| | |
|--|----|
| INTERPELLATIES | 6 |
| Interpellatie van de heer Paul Delva | 6 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| betreffende "de evaluatie van het autodelen via free floating". | |
| Bespreking – Sprekers: | 8 |
| De heer Julien Uyttendaele (PS) | |
| Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld) | |
| De heer Pascal Smet, minister | |
| De heer Paul Delva (CD&V) | |
| Interpellatie van mevrouw Fatoumata Sidibé | 14 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| betreffende "de negatieve balans inzake handicap in België". | |
| MONDELINGE VRAGEN | 14 |
| Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe | 14 |
| aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| betreffende "de aanwezigheid van camera's in de reclameborden op het MIVB-net". | |
| Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany, | 14 |
| betreffende "de reclame bij de MIVB". | |
| Mondelinge vraag van de heer Dominiek | 18 |

| | | | |
|--|----|--|----|
| Stael | | Lootens-Stael | |
| 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 chauffeurs de la STIB sans permis de conduire valable". | | betreffende "de MIVB-chauffeurs zonder geldig rijbewijs". | |
| Question orale jointe de M. Paul Delva, | 18 | Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul Delva, | 18 |
| concernant "les infractions commises par des chauffeurs de la STIB". | | betreffende "de overtredingen door chauffeurs van de MIVB". | |
| Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven | 23 | Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven | 23 |
| 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 lutte contre la fraude sur le réseau de la STIB". | | betreffende "de strijd tegen de fraude op het netwerk van de MIVB". | |
| Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven | 23 | Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven | 23 |
| 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 durée de vie d'une carte Mobib". | | betreffende "de levensduur van een Mobib-kaart". | |
| Question orale de M. Paul Delva | 24 | Mondelinge vraag van de heer Paul Delva | 24 |
| 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'accessibilité nocturne de l'aéroport de Bruxelles". | | betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport". | |
| Question orale de M. André du Bus de Warnaffe | 25 | Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe | 25 |
| 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 développement du covoiturage à Bruxelles". | | betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel". | |

| | | | |
|---|----|--|----|
| <p>Question orale de M. Fabian Maingain</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la campagne de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun".</p> | 25 | <p>Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de campagne in de strijd tegen seksueel geweld op het openbaar vervoer".</p> | 25 |
| <p>Question orale de Mme Céline Delforge</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le rétrécissement des trottoirs chaussée de Charleroi".</p> | 29 | <p>Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de versmalling van de voetpaden op de Charleroisesteenweg".</p> | 29 |
| <p>Question orale de M. Bruno De Lille</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le coût des boxes à vélos pour les utilisateurs".</p> | 32 | <p>Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de kostprijs van de fietsboxen voor de gebruikers".</p> | 32 |

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'évaluation des voitures partagées en libre service intégral (free floating)".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Depuis l'année dernière, des voitures partagées sont proposées en Région bruxelloise via un système de libre-service intégral. Avant l'été, vous déclariez avoir chargé le Brussels Studies Institute (BSI) de la VUB d'une analyse dès que le système serait pleinement opérationnel. Une première évaluation devrait être disponible à la fin de cette année.*

Nous avons toutefois déjà pu découvrir les résultats d'un sondage mené par MOBI, le groupe de recherche de la VUB en matière de mobilité, auprès de quelque 4.000 personnes interrogées au printemps 2017. Il en est ressorti que l'utilisation du système de libre-service intégral augmente, surtout auprès des jeunes de formation supérieure disposant d'un revenu supérieur à la moyenne. L'utilisation est la plus populaire à Ixelles, Bruxelles-Ville, Schaerbeek, Saint-Gilles et Etterbeek. De plus, 60% des utilisateurs du système disposent d'un véhicule personnel. Ils ne sont que 15% parmi les utilisateurs de voitures

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de evaluatie van het autodelen via free floating".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Sinds vorig jaar worden er in het Brussels Gewest deelwagens aangeboden via een systeem van free floating. Voor het zomerreces vroeg ik u naar een eerste evaluatie daarvan. U zei toen dat u het Brussels Studies Institute (BSI) van de VUB verzocht had om een analyse te maken zodra het systeem volledig operationeel was. Eind dit jaar zou er een eerste evaluatie beschikbaar zijn.

Onlangs werden er echter al resultaten van een bevraging gepresenteerd door MOBI, de VUB-onderzoeksgroep inzake mobiliteitsproblemen. Uit een bevraging van bijna 4.000 respondenten tijdens het voorjaar van 2017 is gebleken dat het gebruik van het freefloatingsysteem stijgt, vooral dan bij jonge hoogopgeleiden met een hoger dan gemiddeld inkomen. Het gebruik is het populairst in de gemeenten Elsene, Brussel-Stad, Schaarbeek, Sint-Gillis en Etterbeek. Uit dezelfde bevraging blijkt dat 60% van de freefloaters over een eigen wagen beschikt. Bij gebruikers van autodelen met

partagées à emplacement fixe.

Une autre différence notable entre les deux systèmes est que l'autopartage via un emplacement fixe est surtout utilisé pour les courses et les loisirs, là où le libre-service intégral est aussi utilisé pour le trajet domicile-travail. Il serait intéressant de vérifier si ce trajet domicile-travail se fait au détriment des transports en commun.

La Région bruxelloise exige d'ores et déjà que chaque opérateur exerçant en libre-service intégral développe, dans l'année suivant son agrément, une offre combinée avec les transports publics. Avant les vacances d'été, la STIB a été consultée afin de réformer la prime Bruxell'Air et de l'étendre, dans le cadre de la zone de basse émission, aux autres systèmes d'autopartage.

L'enquête MOBI a-t-elle été réalisée à la demande du ministre ? Quelle relation y a-t-il entre elle et l'étude que le ministre a demandée au BSI ? Le ministre peut-il détailler les résultats de l'enquête MOBI ? Comment va-t-il les intégrer dans sa politique ? Peut-il expliciter la première évaluation du BSI ?

Examine-t-on l'impact du libre-service intégral sur la mobilité globale, le trafic automobile et les transports publics à Bruxelles ?

Qu'en est-il de l'offre combinée que doit développer chaque opérateur ? Lesquels la proposent d'ores et déjà ? À quoi ressemble cette offre ?

La prime Bruxell'Air a-t-elle déjà été étendue au système de libre-service intégral ? Si oui, comment ?

Les voitures en libre-service intégral doivent répondre à une série de conditions. Comment leur contrôle est-il exercé ?

Toutes les voitures en libre-service intégral disposent-elles de cartes de stationnement ? Si non, pourquoi ?

Toutes les voitures partagées respectent-elles les exigences environnementales ? Combien de cartes de dérogation régionales ont-elles été demandées, délivrées ou retirées pour les voitures en libre-service intégral ?

een vaste standplaats is dat maar zo'n 15%.

Een andere opmerkelijk verschil tussen beide systemen is dat het autodelen via een vaste standplaats vooral gebruikt wordt om boodschappen te doen en voor vrijetijdsactiviteiten, terwijl free floating ook gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. Het is interessant om na te gaan of dat woon-werkverkeer met autodelen al dan niet ten koste gaat van het openbaar vervoer. Zo ja, is dat natuurlijk geen goede zaak. Volgens MOBI is er echter verder onderzoek nodig om dat na te kunnen gaan.

Het Brussels Gewest eist alvast dat elke aanbieder van autodelen via een freefloatingsysteem binnen het jaar na zijn erkenning een gecombineerd aanbod met het openbaar vervoer ontwikkelt. Voor de zomervakantie werd er met de MIVB overlegd om de Brussel'Air-premie te hervormen en die in het kader van de lage-emissiezone te verruimen tot de andere autodeelsystemen. Autodeelsystemen, al dan niet op basis van free floating, kunnen immers een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteit in en de leefbaarheid van Brussel.

Werd de MOBI-enquête in opdracht van de minister uitgevoerd? Welke relatie bestaat er tussen de MOBI-enquête en de studie die de minister aan het BSI gevraagd heeft? Kan de minister de resultaten van de MOBI-enquête toelichten? Hoe zal hij de enquête in zijn beleid opnemen? Kan de minister de eerste evaluatie van het BSI toelichten?

Wordt er nagegaan welk effect free floating heeft op de globale mobiliteit en op het autoverkeer en het openbaar vervoer in Brussel? We moeten immers vermijden dat gebruikers van het openbaar vervoer naar free floating overstappen.

Hoe staat het met het gecombineerde aanbod autodelen-openbaar vervoer waartoe elke freefloatingaanbieder verplicht is? Welke operatoren bieden dat nu al aan? Hoe ziet een dergelijk aanbod er uit?

Is de Brussel'Air-premie al uitgebreid naar het freefloatingsysteem? Op welke manier is dat gebeurd?

Freefloatingauto's moeten aan een aantal voorwaarden voldoen. Hoe wordt daarop controle uitgeoefend?

Quels opérateurs vous ont-ils remis leur rapport annuel ? Celui-ci contient-il des informations sur les distances et les temps de parcours moyens ?

Discussion

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Comme vous le savez, la mobilité alternative est une thématique qui m'intéresse en tant que député, mais aussi en tant qu'usager.

La législation que nous avons adoptée organise une déduction concernant le stationnement des véhicules en libre-service, ce qui est une bonne chose pour le développement de ces nouveaux services de transport. Bruxelles est clairement à la pointe dans ce domaine. Néanmoins, nous remarquons aussi quelques failles à corriger.

Il n'existe, par exemple, pas de réel service universel de partage de véhicules en libre-service intégral (carsharing en free floating) en Région bruxelloise, et nous observons une ségrégation territoriale assumée par ces différentes entreprises. Selon moi, ce n'est pas normal. Dès lors qu'on leur fait un cadeau pour le coût du stationnement de leurs véhicules dans le périmètre de la Région, il me semble à tout le moins nécessaire de les contraindre à offrir ce service sur l'ensemble du territoire des dix-neuf communes, ce qui n'est pas le cas.

Ensuite, la réglementation prévoit une tarification horokilométrique sur la base de deux critères. Or, lorsqu'on utilise ces systèmes, on s'aperçoit qu'un seul critère est pris en considération. Le paiement s'effectue à la minute sans tenir compte du nombre de kilomètres. Vu la congestion automobile que nous connaissons à Bruxelles, l'absence de ce deuxième critère ne permet pas de neutraliser le

Beschikken alle freefloatingwagens over parkeerkaarten? Zo neen, waarom niet?

Voldoen alle deelwagens aan de milieueisen? Hoeveel gewestelijke vrijstellingskaarten voor freefloatingauto's werden er al aangevraagd, uitgereikt of ingetrokken?

Welke aanbieders van een freefloatingsysteem hebben hun jaarverslag aan u bezorgd? Staat daarin informatie over de gemiddelde afstanden en duurtijden van de afgelegde trajecten?

Bespreking

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *De Brusselse wetgeving voorziet in gunstige parkeervoorwaarden voor freefloatingvoertuigen. Dat is een goede zaak voor de ontwikkeling van alternatieve vervoerdiensten. Toch moeten er nog een aantal gebreken weggewerkt worden.*

Zo is er nog geen universeel freefloatingsysteem in Brussel: de betrokken ondernemingen richten zich uitsluitend op bepaalde gemeenten. Dat zou niet mogen. Als het gewest voor gunstige parkeervoorwaarden zorgt, moeten die bedrijven op zijn minst hun diensten in alle Brusselse gemeenten aanbieden.

In de regelgeving is een vergoeding op basis van twee criteria opgenomen, namelijk de tijdsduur en de afgelegde kilometers. Wie het systeem gebruikt, stelt echter vast dat met het aantal afgelegde kilometers geen rekening wordt gehouden. Dat is nochtans nodig om in geval van verkeersopstoppingen het criterium van de tijdsduur niet te zwaar te laten doorwegen. Als je in de file staat met een freefloatingwagen, betaal je dus veel geld omdat er geen rekening wordt gehouden met de beperkte afgelegde afstand.

Een ander probleem is dat er onduidelijkheid bestaat over de plaats waar freefloatingvoertuigen moeten worden ingeschreven. Bepaalde bedrijven schrijven hun auto's in het Waals Gewest, waardoor ze in Brussel geen belastingen hoeven te betalen. Dat is paradoxaal, aangezien het niet de bedoeling is dat die auto's het Brusselse

premier. Si l'on est coincé dans un embouteillage avec ce type de véhicule, le montant payé in fine n'est donc pas atténué puisque les kilomètres n'entrent pas en ligne de compte dans la tarification, alors que la réglementation actuelle le prévoit.

Je vous ai également interrogé à maintes reprises sur la localisation des immatriculations. En effet, nous offrons une déduction très intéressante sur les frais de stationnement à des entreprises, alors que certaines ne paient pas de taxes dans notre Région, leurs véhicules étant immatriculés, en l'occurrence, en Région wallonne. C'est d'autant plus paradoxal que les véhicules ne sont pas censés quitter le territoire bruxellois. Je suis donc impatient d'entendre vos réponses quant à l'évaluation de la mesure.

Par ailleurs, je partage l'avis de mon collègue sur la prime Bruxell'Air et son élargissement à toute une série de services de transport, comme le partage de véhicules en libre-service intégral ou les taxis bruxellois.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Le système de libre-service intégral a pris son envol en relativement peu de temps à Bruxelles. La plus grande flexibilité du système par rapport à Cambio n'y est certainement pas étrangère. Vous avez déjà déclaré par le passé que ses utilisateurs sont souvent enclins à vendre leur véhicule ou à ne pas en acheter un.*

Il est sans doute encore trop tôt pour savoir si le système va perdurer à Bruxelles. Les expériences des villes étrangères seront-elles reprises dans l'étude dont vous annoncez les résultats pour début 2018 ?

Dispose-t-on de données indiquant dans quelle mesure les voitures en libre-service intégral font office de deuxième véhicule du ménage ? Cela a notamment des conséquences pour la problématique du stationnement.

Le groupe Open Vld est, quoi qu'il en soit, favorable au système. Nous sommes surtout curieux de suivre l'évolution de son utilisation, de sa notoriété et de sa popularité.

grondgebied verlaten. Wat wilt u daaraan doen?

Voorts moet de Brussel'Air-premie inderdaad naar een hele reeks andere vervoerdiensten worden uitgebreid.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het freefloatingsysteem heeft op relatief korte tijd een hoge vlucht genomen in Brussel en dat vindt mijn fractie een heel goede zaak. Dat het systeem iets flexibeler is dan Cambio, speelt ongetwijfeld een rol. U gaf eerder al aan dat gebruikers van het systeem relatief vaak geneigd zijn de eigen wagen te verkopen of, beter gezegd, er geen aan te kopen.

Het is waarschijnlijk nog wat vroeg om te weten of het systeem een blijver wordt in Brussel, al heeft het er alle schijn van. Zullen de ervaringen in buitenlandse steden opgenomen worden in de studie waarvan u de resultaten voor begin 2018 aankondigt?

Bestaan er gegevens over de mate waarin freefloatingwagens als tweede gezinswagen fungeren? Heel wat Brusselse gezinnen hebben noodgedwongen maar één gezinswagen, terwijl er dat buiten de stad vaak twee zijn. Het zou interessant zijn om na te gaan of freefloatingwagens ingezet worden als een occasionele tweede wagen. Dat heeft onder meer gevolgen voor de parkeerproblematiek.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'étude a été effectuée gratuitement par le groupe de recherche MOBI, que mon cabinet a mis en contact avec Bruxelles Mobilité et parking.brussels. Le Brussels Studies Institute (BSI) n'est pas impliqué à ce stade. MOBI va conclure avec Bruxelles Mobilité une proposition de projet officielle pour réaliser les futures enquêtes et analyses.*

(Remarques de M. Delva)

Le sondage est réalisé par parking.brussels, en collaboration avec Bruxelles Mobilité et donc, dans le futur, avec MOBI.

Les résultats du sondage confirment, d'une part, une baisse de la possession individuelle de la voiture et, d'autre part, la nécessité de plus amples analyses pour chiffrer l'impact sur les transports publics.

Pour les voitures partagées à emplacement fixe, il ressort des résultats que les jours les plus populaires sont le vendredi et le samedi. 30% des utilisateurs déclarent s'être débarrassés de leur voiture, tandis que 50% déclarent qu'ils auraient certainement ou probablement envisagé l'acquisition d'un nouveau véhicule si le système n'avait pas existé. Ce dernier chiffre est de 40% pour le système en libre-service intégral. En ce qui concerne les autres modes de transport, la possession d'une voiture personnelle diminue d'environ 50%.

Pour ce qui est du système de libre-service intégral, 44% des utilisateurs utilisent le système une à trois fois par mois. Un utilisateur sur quatre déclare utiliser sa voiture personnelle moins souvent. Les communes les plus populaires sont Ixelles, Bruxelles-Ville, Schaerbeek, Saint-Gilles et Etterbeek.

Les opérateurs sont tenus d'élaborer avec la STIB

De Open Vld-fractie is alleszins voorstander van het systeem. We zijn vooral benieuwd naar de ontwikkeling van het gebruik, de naamsbekendheid en de populariteit van het systeem.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De studie werd gratis door de onderzoeksgroep MOBI uitgevoerd. Mijn kabinet heeft MOBI in contact gebracht met Brussel Mobiliteit en met parking.brussels. Het Brussels Studies Institute (BSI) werd er tot dusver niet bij betrokken. Ook ik verwarde het BSI en MOBI aanvankelijk met elkaar. Het zijn twee onderzoeksgroepen die nauw samenwerken, maar de studie in kwestie werd wel degelijk door MOBI uitgevoerd. MOBI zal samen met Brussel Mobiliteit een formeel projectvoorstel doen om de toekomstige enquêtes en analyses te 'verwetenschappelijken' en te volgen.

(Opmerkingen van de heer Delva)

De bevraging gebeurt door parking.brussels, in samenwerking met Brussel Mobiliteit en later ook in samenwerking met MOBI.

De resultaten van de bevraging bevestigen enerzijds dat er minder particulier autobezit is en anderzijds dat er nog meer onderzoek nodig is om de impact op het openbaar vervoer te becijferen.

Uit de resultaten voor de autodeelwagens met een vaste standplaats blijkt dat de populairste dagen vrijdag en zaterdag zijn. Zaterdag is een echte piekdag. Van de gebruikers zegt 30% dat ze hun auto hebben weggedaan, terwijl 50% stelt zeker of wellicht een nieuwe wagen te hebben overwogen mocht het systeem niet bestaan hebben. Dat laatste cijfer bedraagt 40% bij het freefloatingsysteem. Op het vlak van de andere vervoersmodi daalt het eigen wagengebruik met ongeveer 50%, maar al de rest blijft onveranderd.

Uit de resultaten bij freefloatinggebruikers blijkt dat 44% het systeem één- tot driemaal per maand gebruikt. Een op vier gebruikers verklaart de eigen wagen minder vaak te gebruiken. De populairste gemeenten zijn inderdaad Elsene, Brussel-Stad, Schaerbeek, Sint-Gillis en Etterbeek, wat logisch is aangezien er zich vooral in die zones

une offre combinée mais, à ce jour, aucun opérateur n'a encore conclu une telle convention. Nous avons dès lors pris l'initiative de réunir toutes les parties et de développer un package standard pour toutes les parties, ainsi qu'un package facultatif.

Actuellement, le fonctionnement de la prime Bruxell'Air est revu dans le cadre de l'instauration de la zone de basse émission. Elle inclura également l'offre de libre-service intégral.

Le contrôle en rue est effectué par les stewards de stationnement, qui vérifient si les véhicules disposent de la carte de stationnement régionale. Lors de la demande de cette carte, les données de la voiture sont transmises pour vérifier si les conditions sont remplies. Toutes les voitures doivent disposer d'une carte de stationnement. À défaut, une redevance doit être payée. Tous les véhicules remplissent les exigences environnementales fixées par l'arrêté. Nous avons délivré 301 cartes de stationnement pour DriveNow et 254 pour Zipcar.

Les rapports annuels doivent être transmis au début de l'année. En 2016, la distance moyenne parcourue était d'environ 7,5 kilomètres, pour une durée moyenne de 30 minutes.

(poursuivant en français)

Je comprends la question posée par M. Uyttendaele concernant la couverture intégrale du territoire régional, mais nous ne disposons pas de mesures de contrainte. Nous-mêmes, ou les citoyens, pouvons convaincre les opérateurs de déployer leurs services dans certains quartiers où ils ne sont pas encore présents. C'est la demande qui organisera l'offre. Si nous les obligeons à couvrir toute la Région, je suis certain qu'ils nous réclameront une intervention financière. Dans le cadre de ce modèle économique, c'est le secteur privé qui réalise tout l'investissement. Les opérateurs ont donc la liberté de déterminer leur zone d'activité.

Il en va de même pour les immatriculations. Nous avons vérifié. Les voitures de Zipcar ne sont pas immatriculées à Bruxelles pour la simple raison que cet opérateur utilise des voitures de leasing qui sont immatriculées en fonction de la localisation de la société de leasing. Certaines d'entre elles sont

overlappings voordoen.

De aanbieders zijn verplicht om samen met de MIVB een gecombineerd aanbod met het openbaar vervoer uit te werken. Vandaag is er nog geen enkele aanbieder die een dergelijke overeenkomst heeft gesloten met de MIVB. Daarom hebben we het initiatief genomen om alle partijen rond de tafel te verzamelen en een standaardpakket voor alle partijen uit te werken. Er komt ook nog een optioneel pakket.

De werking van de Brussel'Air-premie wordt momenteel herzien in het kader van de invoering van de lage-emissiezone. Ook het freefloating-aanbod wordt daarin opgenomen.

Op de openbare weg gebeurt de controle door de parkeerstewards. Zij controleren of de wagens over een gewestelijke parkeerkaart beschikken. Bij de aanvraag van die kaart worden de gegevens van de auto doorgegeven om te controleren of die wel aan de voorwaarden voldoen. Alle auto's moeten over een parkeerkaart beschikken. Is dat niet het geval, moet er een retributie worden betaald. Alle voertuigen voldoen aan de milieueisen die in het besluit staan opgesomd. Er zijn 301 parkeerkaarten voor DriveNow afgeleverd en 254 voor Zipcar. Dat aantal schommelt af en toe lichtjes.

De jaarverslagen moeten in het begin van het jaar worden opgesteld en bezorgd. Voor 2016 werden ze in het begin van dit jaar overgemaakt; voor 2017 zal dat binnenkort het geval zijn. De gemiddelde afstand bedroeg in het startjaar 2016 circa 7,5 kilometer, met een gemiddelde duurtijd van ongeveer 30 minuten.

(verder in het Frans)

Ik heb begrip voor de verzuchtingen van de heer Uyttendaele, maar het gewest kan de freefloating-bedrijven niet dwingen om hun diensten op het hele Brusselse grondgebied aan te bieden. Als de vraag toeneemt, zal het aanbod echter vanzelf volgen. Wil het gewest hen verplichten om overal aanwezig te zijn, dan zullen ze ongetwijfeld financiële steun vragen. De operatoren financieren hun investeringen echter volledig zelf en hebben dan ook de vrijheid om te bepalen waar ze hun activiteit uitoefenen.

Hetzelfde geldt voor de inschrijving van de

situées à Bruxelles, mais beaucoup d'autres en Brabant flamand ou wallon. Les voitures de DriveNow, par contre, sont toutes immatriculées à Bruxelles.

Après vérification, il n'est pas possible d'imposer à ces sociétés de leasing de faire immatriculer leurs véhicules à Bruxelles. Nous vivons encore dans une union économique belge.

(Remarques)

Européenne, mais aussi belge !

(poursuivant en néerlandais)

Dans le cadre de l'évaluation, nous nous pencherons en effet sur les expériences à l'étranger.

Il serait aujourd'hui prématuré de tirer des conclusions sur l'utilisation des voitures en libre-service intégral comme deuxième voiture du ménage.

Il est en tout cas nécessaire de consacrer une campagne à ce système, qui reste trop peu connu à Bruxelles.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Il est crucial d'examiner l'impact précis du système de libre-service intégral sur l'utilisation des transports en commun. Le but est en effet de faire diminuer la possession de la voiture, pas l'utilisation des transports en commun.*

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Concernant l'immatriculation, vous m'apprenez que ce n'est pas possible aujourd'hui parce que notre ordonnance n'est pas adaptée.

Ne serait-il pas pertinent de demander que les entreprises qui exercent leurs activités à 100% dans notre Région et qui reçoivent une déduction

voertuigen. De wagens van Zipcar zijn niet in Brussel ingeschreven omdat die operator leasingwagens gebruikt, en die worden ingeschreven op de plaats waar het leasingbedrijf is gevestigd. De wagens van DriveNow zijn wel allemaal in Brussel ingeschreven. Het gewest kan die ondernemingen niet verplichten om hun voertuigen in Brussel in te schrijven. België vormt namelijk nog steeds een economische unie.

(Opmerkingen)

Er is een Europese én een Belgische unie!

(verder in het Nederlands)

Bij de evaluatie zal er inderdaad worden gekeken naar de ervaringen in het buitenland.

Vandaag al uit de cijfers conclusies trekken over het gebruik van freefloatingauto's als tweede gezinswag, zou al te voorbarig zijn.

Er is alleszins nood om, samen met de aanbieders, een campagne op het getouw te zetten om het freefloatingsysteem beter bekend te maken. Het is immers nog niet algemeen bekend in Brussel.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het is van cruciaal belang om de precieze impact van het freefloatingsysteem op het gebruik van het openbaar vervoer in Brussel na te gaan. Het is immers de bedoeling dat free floating het autobezit doet dalen en dus zeker niet dat het openbaarvervoergebruik erdoor zou afnemen.

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het is dus blijkbaar niet mogelijk om bedrijven op grond van de genoemde ordonnantie te verplichten om hun voertuigen in Brussel in te schrijven. Het lijkt mij echter een goede zaak om ondernemingen die uitsluitend in Brussel actief zijn en bovendien gunstige parkeervoorwaarden krijgen, te vragen om hun voertuigen in het Brussels Gewest in te*

importante pour leur stationnement localisent leur immatriculation sur le territoire régional ?

En ce qui concerne la discrimination territoriale, les opérateurs demanderont de l'argent, mais je pense que leur rentabilité est assurée, sans quoi ils ne développeraient pas leur offre sur le territoire.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous nous tirerions une balle dans le pied parce que nous sommes aussi demandeurs. Nous ne leur octroyons pas de faveur. Nous soutenons ce système pour avoir moins de voitures particulières en circulation à Bruxelles.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Avez-vous une idée de ce qui se passe dans d'autres villes comme Munich ou Berlin ?

(Remarques de M. Smet)

Combien paient-ils annuellement pour le stationnement par véhicule ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ignore.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je crois que c'est 25 euros.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, c'est de cet ordre pour encourager le développement du système.

M. Julien Uyttendaele (PS).- C'est une somme anecdotique. J'utilise le système tous les jours et j'en suis ravi. Toutefois, je pense qu'il y a lieu de créer un rapport de force à ce niveau. Avec les déductions et les avantages que nous offrons, ce rapport de force peut être en notre faveur. Pour ce faire, il faut défendre l'offre territoriale à toute la Région. Aujourd'hui, les habitants des quartiers délaissés sont tout aussi discriminés que ceux qui veulent s'y rendre.

- *L'incident est clos.*

schrijven.

De freefloatingbedrijven zullen misschien steun vragen als ze hun diensten in alle Brusselse gemeenten moeten aanbieden, hoewel hun activiteiten ongetwijfeld rendabel zijn. Anders zouden ze niet naar Brussel zijn gekomen.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Als het gewest die zaken gaat verplichten, gooit het zijn eigen glazen in, want het is vragende partij voor een freefloatingsysteem. Ik geef die bedrijven geen cadeaus, maar ondersteun wel het freefloatingsysteem om ervoor te zorgen dat op termijn minder Brusselaars met een eigen auto rondrijden.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Weet u hoe het er in steden als Berlijn aan toe gaat?*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Hoeveel parkeerkosten betalen bedrijven daar jaarlijks per freefloatingvoertuig?

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik dacht dat dat 25 euro was.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gaat inderdaad niet om veel geld. In steden als Berlijn wil men de uitbouw van het systeem stimuleren met gunstige parkeertarieven.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Dat is een miniem bedrag. U moet er echt voor pleiten dat freefloatingbedrijven hun diensten overal in het Brussels Gewest aanbieden, want nu discrimineren ze zowel de inwoners van de wijken waar ze niet actief zijn als wie naar die wijken toe wil met een freefloatingauto.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME FATOUMATA SIDIBÉ

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

concernant "le bilan négatif en matière de handicap en Belgique".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la présence de caméras dans les publicités diffusées sur le réseau de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "la publicité à la STIB".

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBÉ

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

betreffende "de negatieve balans inzake handicap in België".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

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 aanwezigheid van camera's in de reclameborden op het MIVB-net".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de reclame bij de MIVB".

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

M. Benoît Cereuxe (cdH).- La presse nous informe de la présence de caméras dans des dispositifs publicitaires installés sur le réseau de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), sans qu'elle soit signalée par les mentions légales informant les citoyens qu'ils font l'objet d'une vidéosurveillance. Cette pratique a de quoi susciter de nombreuses questions d'ordre juridique mais aussi éthique. Quelle que soit l'imagination des publicitaires pour attirer l'attention des passants, on ne peut cautionner ces pratiques manifestement contraires aux principes piliers d'une vie en société : non-respect de la législation en matière d'information obligatoire de la présence d'une caméra dans l'espace public, respect de la vie privée et du droit à l'image, collecte par l'annonceur d'informations plus ou moins confidentielles... Les irrégularités sont nombreuses.

Par ailleurs, il est étonnant que la STIB ait approuvé cette initiative sans autre forme de procès. Ce n'est pas la première fois que la STIB est associée, directement ou indirectement, à des campagnes publicitaires finalement très peu flatteuses pour son image.

Quelles sont les injonctions de la STIB pour faire retirer ces caméras de ces panneaux publicitaires ?

De manière générale, quel contrôle la STIB exerce-t-elle sur l'utilisation des panneaux publicitaires sur son réseau ?

Une charte de déontologie impose à la STIB de ne pas diffuser sur son réseau divers types d'annonces publicitaires contraires aux valeurs véhiculées par la STIB et la Région. Comment fait-elle pour respecter cette charte ?

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

M. Pierre Kompany (cdH).- La STIB assure une partie de ses recettes en autorisant la publicité dans les stations, sur et dans les véhicules ainsi que dans les abribus. Ces supports sont particulièrement visibles. Nombre de sociétés et d'associations l'ont bien compris. Je souhaiterais néanmoins revenir sur la manière dont la STIB gère la question publicitaire sur et dans son réseau.

De heer Benoît Cereuxe (cdH) (in het Frans).- Volgens de pers zijn er camera's geplaatst in de reclameborden op het MIVB-net, zonder dat dat aan de burgers wordt gemeld, hoewel dat wettelijk verplicht is. De aanwezigheid van de camera's roept dus heel wat vragen op, zowel vanuit juridisch als vanuit ethisch oogpunt: niet-naleving van de verplichting om de aanwezigheid van een camera in de openbare ruimte te vermelden, schending van het respect op privacy en afbeelding, verzameling door de adverteerder van min of meer vertrouwelijke informatie enzovoort.

Het is verwonderlijk dat de MIVB dit initiatief heeft goedgekeurd. Het is evenwel niet voor het eerst dat de MIVB direct of indirect betrokken is bij reclamecampagnes die haar imago schaden.

Heeft de MIVB instructies gegeven om de camera's uit de reclameborden te verwijderen?

Hoe controleert de MIVB het gebruik van de reclameborden op haar netwerk?

Een deontologisch handvest verbiedt de MIVB om reclame op haar netwerk te verspreiden die indruist tegen de waarden van de MIVB en het gewest. Wat doet de MIVB om de naleving van dat handvest te waarborgen?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- De MIVB haalt een deel van haar inkomsten uit reclame. Het is niet voor het eerst dat wij een debat voeren over de deontologische regels die daarbij moeten worden nageleefd.

Het beheerscontract van de MIVB voorziet in een deontologische code die bepaalt welk soort reclame er mogelijk is op en in het MIVB-net. Die

Ce n'est pas la première fois que nous nous questionnons sur la déontologie publicitaire lorsqu'il s'agit d'outils publics. Le contrat de gestion prévoit d'ailleurs l'existence d'un code de déontologie publicitaire qui fixe un cadre déterminant ce qui est permis ou non, en termes de publicité, sur et dans le réseau STIB. Cette déontologie vise notamment à éviter que la STIB s'associe à des campagnes qui peuvent s'avérer négatives pour son image.

Ces dernières semaines, plusieurs campagnes publicitaires ont créé la polémique : des trams habillés aux couleurs de voitures de luxe ; des panneaux pour une campagne de GAIA contre l'abattage des moutons durant les jours qui ont précédé la fête de l'Aïd, alors que la Région gère au mieux cette question à Bruxelles. Malheureusement, nous sommes face à ce type de contradiction.

Cette dernière publicité, qui avait d'ailleurs une connotation politique affirmée, a été particulièrement mal vécue par une partie importante des Bruxellois. Cette campagne est d'autant plus inopportune sur le réseau de la STIB que bon nombre de ses collaborateurs sont clairement stigmatisés par ce type de message. Est-il normal que l'image de la STIB soit associée à des propos politiques ?

On notera d'ailleurs que la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a refusé d'afficher cette campagne dans les gares du pays.

Plus généralement, M. le ministre, quelles sont les dispositions prises par la STIB pour éviter que certaines publicités nuisent par association à son image ? Une analyse a priori est-elle menée par le service marketing de la STIB ? Existe-t-il un règlement particulier ou un comité de décision pour cette matière ? Combien de publicités ont-elles été refusées pour cette raison ?

Quels montants la publicité génère-t-elle pour la STIB ?

Quelles mesures prendrez-vous pour que ces dérapages cessent ?

Un renforcement du code de déontologie, qui met à l'amende les publicitaires contrevenants, est-il à l'ordre du jour des négociations menées par le

code moet vermijden dat de MIVB geassocieerd wordt met reclame die haar imago kan schaden.

De voorbije weken hebben meerdere reclamecampagnes voor ophef gezorgd, zoals de trams die in de kleuren van luxeauto's werden gehuld en de campagne van GAIA tegen het slachten van schapen terwijl het gewest alles in het werk stelt om het Offerfeest in goede banen te leiden.

Die laatste reclame had een duidelijke politieke connotatie en werd bijzonder slecht onthaald door een groot deel van de Brusselaars. Bovendien stigmatiseerde ze de werknemers van de MIVB. Is het normaal dat de MIVB dergelijke politieke boodschappen toestaat? De NMBS heeft geweigerd om die reclame in haar stations te verspreiden.

Welke maatregelen neemt de MIVB om te voorkomen dat sommige reclame haar imago schaadt? Bekijkt de marketingdienst van de MIVB vooraf de reclame? Is er een bijzonder reglement of een beslissingscomité? Hoeveel reclames werden er geweigerd?

Hoeveel levert de reclame de MIVB op?

Hoe zult u een einde maken aan dergelijke ontsporingen? Overweegt u een versterking van de deontologische code?

gouvernement et la STIB sur le nouveau contrat de gestion ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a pas de caméras intégrées dans les dispositifs publicitaires JCDecaux installés dans les infrastructures gérées par la STIB et pour lesquelles la STIB est donneuse d'ordre.

Au cas où ces caméras auraient été placées dans les abribus, il faut rappeler que ce sont les communes qui en ont la gestion et que la STIB n'a aucun pouvoir de contrôle sur la gestion des communes en matière de publicité.

Comme vous le savez, nous envisageons un marché global pour les abribus. La STIB a déjà fait des tentatives pour y parvenir, jusqu'ici en vain. Nous espérons y arriver bientôt.

C'est donc, pour l'heure, aux communes qu'il faut poser la question.

Nous comptons préparer une ordonnance pour confier la gestion des abribus à la STIB.

Sachez que la STIB a refusé la proposition de JCDecaux d'installer des caméras dans des infrastructures pour lesquelles elle est donneuse d'ordre, c'est-à-dire dans les stations de métro ainsi qu'à l'extérieur et à l'intérieur des véhicules.

On m'a rapporté que les caméras proposées par JCDecaux étaient davantage destinées au comptage et ne pouvaient, en tout cas techniquement, récolter aucune donnée privée sur les personnes.

J'ai déjà répondu à toutes les questions posées par M. Kompany, d'abord, en juillet 2017 à l'occasion d'une interpellation de Mme Delforge, ensuite, en septembre dernier, dans le cadre d'une question orale de M. El Khannouss. Depuis lors, rien n'a changé.

Je vous annonce en tout cas que le futur contrat de gestion réglera mieux la question.

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

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er zijn geen camera's in de reclameborden in de MIVB-stations.*

Als dat wel het geval zou zijn aan de bovengrondse haltes, moet ik erop wijzen dat die onder het beheer van de gemeenten vallen en dat de MIVB geen enkele controle heeft op het reclamebeleid van de gemeenten.

Zoals u weet, overwegen wij een globale aanbesteding voor de haltes, maar onze pogingen hebben nog geen resultaat opgeleverd. Voorlopig moet u uw vraag dus aan de gemeenten richten. We zullen een ordonnantie voorbereiden om het beheer van de bovengrondse haltes aan de MIVB over te dragen.

De MIVB heeft de vraag van JCDecaux om camera's te installeren geweigerd op de plaatsen waarvoor ze bevoegd is, namelijk in de metrostations en in en op de voertuigen, ook al waren die camera's bedoeld om tellingen uit te voeren en konden daarmee geen privégegevens worden verzameld.

Ik heb de vragen van de heer Kompany al beantwoord in juli 2017, naar aanleiding van een interpellatie van mevrouw Delforge, en in september 2017, naar aanleiding van een mondelinge vraag van de heer El Khannouss. Er is nog niets veranderd.

Ik kan u wel al meedelen dat het toekomstige beheerscontract deze kwestie beter zal regelen.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je remercie le ministre pour sa réponse qui me rassure. Il est intéressant de vérifier si des autorisations ont été données dans les différentes communes. Je suis choqué par la présence de caméras dans des dispositifs publicitaires. Même si nous sommes dans l'ère des télécommunications, c'est là un pas de trop qui a été franchi.

M. Pascal Smet, ministre.- Pas par la STIB !

M. Benoît Cerexhe (cdH).- En l'occurrence, non.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Je suis satisfait d'entendre que vous avez déjà répondu deux fois à ce sujet, à Mme Delforge et à M. El Khannouss. Néanmoins, la question reste d'actualité et taper sur le même clou lui permet de bien rentrer !

- Les incidents sont clos.

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

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

concernant "les chauffeurs de la STIB sans permis de conduire valable".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL
DELVA,**

concernant "les infractions commises par des chauffeurs de la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. Lootens-Stael.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Uw antwoord stelt mij gerust. Het zou interessant zijn om na te gaan of de verschillende gemeenten hun toestemming hebben gegeven. We leven in een telecommunicatietijdperk, maar de plaatsing van camera's in reclameborden gaat echt een stap te ver.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft daar niet mee ingestemd.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Dat heb ik genoteerd.*

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *U hebt al tweemaal een antwoord gegeven, maar het probleem blijft actueel. Hoe vaker het probleem onder de aandacht wordt gebracht, hoe groter de kans op een oplossing is.*

- De incidenten zijn gesloten.

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

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

betreffende "de MIVB-chauffeurs zonder geldig rijbewijs".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER PAUL DELVA,**

betreffende "de overtredingen door chauffeurs van de MIVB".

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *Un conducteur de tram de la STIB, déjà condamné à 50 reprises pour toutes sortes d'infractions routières et qui n'était plus en possession d'un permis de conduire valable, est resté en service sans problème.*

La STIB admet qu'elle n'exige la production d'un certificat de bonnes vie et mœurs et d'un permis de conduire valable qu'à l'entrée en fonction du travailleur. Elle part du principe que les conducteurs avoueront spontanément leurs condamnations, comme le prévoit le règlement de travail.

Pourquoi la STIB ne vérifie-t-elle pas minutieusement si les chauffeurs disposent toujours d'un permis de conduire valable ? Pour combien de chauffeurs la STIB est-elle au courant d'un retrait du permis de conduire au cours des trois années écoulées ? Quid des chauffeurs qui font l'objet d'un retrait de permis provisoire ou définitif ? Sont-ils affectés à une autre fonction ou mis en chômage technique ?

Quelles mesures ont été prises - par vous-même ou la STIB - pour éviter que des conducteurs sans permis de conduire valable continuent à travailler à la STIB ? Comment renforcer le contrôle et le rendre plus systématique ?

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Je regrette vivement qu'un seul individu entache de cette manière le magnifique travail de ses nombreux collègues à la STIB.*

La personne en question est-elle restée en activité depuis le retrait de son permis de conduire ? Si oui, combien de voyages a-t-elle effectués ?

Au cours de cette période, a-t-elle commis une infraction routière pendant ses heures de service ? La STIB a-t-elle reçu une plainte d'un passager ? Si oui, que se passe-t-il dans ce cas ?

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Een MIVB-tramchauffeur die reeds vijftigmaal werd veroordeeld voor allerlei verkeersovertredingen en die geen geldig rijbewijs meer had, is zonder enig probleem als tramchauffeur in dienst gebleven. De politierechter vroeg zich tijdens het proces af of de MIVB die mensen eigenlijk wel controleert.

De MIVB geeft toe dat ze enkel bij de indienstneming het voorleggen van een bewijs van goed zedelijk gedrag en van een geldig rijbewijs eist. Daarna wordt er blijkbaar op geen enkele manier meer aan enige follow-up gedaan. De MIVB gaat ervan uit dat bestuurders zelf spontaan hun veroordelingen opbiechten omdat dat zo in het arbeidsreglement staat.

Deze eerder lakse manier van werken roept toch wel een aantal vragen op. Waarom controleert de MIVB niet accuraat of de chauffeurs nog steeds over een geldig rijbewijs beschikken? Van hoeveel chauffeurs weet de MIVB dat hun rijbewijs in de loop van de voorbije drie jaar ingetrokken werd? Wat gebeurt er met chauffeurs van wie tijdelijk dan wel definitief het rijbewijs is ingetrokken? Krijgen ze tijdelijk dan wel definitief een andere functie of worden ze technisch werkloos?

Wat hebt u of wat heeft de MIVB reeds ondernomen om te vermijden dat er bij de MIVB nog langer chauffeurs zonder geldig rijbewijs actief zijn? Op welke manier komt er een betere en een meer systematische controle?

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik betreur ten zeerste dat een enkeling op die manier het prachtige werk van zijn talrijke collega-chauffeurs bij de MIVB beschadigt. Natuurlijk oefent het overgrote deel van de MIVB-chauffeurs zijn job zeer behoorlijk uit. Als er dan zoiets naar buiten komt, werpt dat een smet op de hele MIVB en dat is jammer.

Wat is uw reactie op de gebeurtenissen? Is de persoon in kwestie sinds zijn rijverbod nog actief geweest als MIVB-chauffeur? Zo ja, over hoeveel ritten gaat het?

Comment la STIB entend-elle éviter à l'avenir qu'un chauffeur sanctionné d'un retrait de permis de conduire conduise un bus ou un tram ? La STIB peut-elle être directement informée par un tribunal des infractions commises par ses conducteurs, de leurs condamnations, retraits de permis de conduire, etc. ?

Quel est le nombre et la nature des infractions routières commises par les conducteurs de bus et de tram de la STIB pendant leurs heures de service au cours des trois années écoulées ?

Combien de conducteurs de la STIB ont-ils perdu leur permis de conduire ces trois dernières années ? Pour quelle raison ? Dans combien de cas était-ce dû à un incident pendant les heures de service ?

Qui s'acquitte des amendes pour infractions routières pendant les heures de service ? Quel montant a été payé ces trois dernières années ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le chauffeur concerné a été suspendu dès que son identité a été connue. Depuis sa condamnation, il n'a plus conduit de bus ou de tram. La STIB n'a pas reçu de plainte officielle concernant cette affaire, mais il y a eu des remarques générales sur les réseaux sociaux.*

Chaque plainte concernant un conducteur est transmise à la direction, qui examine son fondement. Les éventuelles sanctions dépendent de la nature des faits. Le règlement de travail de la STIB prescrit qu'un travailleur déchu de son permis de conduire doit immédiatement en avvertir la direction et lui remettre une copie de sa condamnation. Toute omission peut donner lieu à un licenciement immédiat.

Le tribunal informe uniquement la STIB des infractions routières commises pendant les heures de service. Elle a reçu 634 procès-verbaux d'infractions routières en 2014, 510 en 2015 et 718

Heeft hij in die periode een verkeersovertreding begaan tijdens zijn diensturen? Heeft de MIVB naar aanleiding daarvan een klacht ontvangen van een passagier? Zo ja, wat gebeurt er in dat geval?

Hoe wil de MIVB in de toekomst vermijden dat een chauffeur met een rijverbod toch met een bus of tram de baan opgaat? Kan de MIVB met betrekking tot haar chauffeurs door een rechtbank rechtstreeks op de hoogte worden gebracht over begane overtredingen, veroordelingen, het uitspreken van een rijverbod enzovoort?

Hoeveel verkeersovertredingen begingen bus- en tramchauffeurs van de MIVB de voorbije drie jaar tijdens hun diensturen? Om welke verkeersovertredingen gaat het dan?

Hoeveel MIVB-chauffeurs kregen de voorbije drie jaar een rijverbod? Om welke reden? In hoeveel gevallen was de aanleiding een incident tijdens de diensturen?

Wie betaalt de boetes voor verkeersovertredingen tijdens de diensturen? Voor welk bedrag werden er de voorbije drie jaar boetes betaald?

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

De heer Pascal Smet, minister.- De chauffeur in kwestie werd geschorst vanaf het moment dat zijn identiteit bekend was. Sinds zijn veroordeling en het opleggen van een rijverbod heeft hij geen bus of tram meer bestuurd.

De MIVB heeft over deze zaak geen formele klachten ontvangen, wel algemene opmerkingen op de sociale media.

Elke klacht over een bestuurder wordt aan de directie bezorgd. Die onderzoekt dan of de klacht gegrond is en confronteert de betrokken bestuurder met alle elementen. Eventuele sancties zijn afhankelijk van de aard van de feiten.

Het arbeidsreglement van de MIVB schrijft voor dat wie tot een rijverbod veroordeeld wordt, de directie daarvan meteen moet verwittigen en haar een kopie van de veroordeling moet bezorgen. Wie dat nalaat, kan op staande voet ontslagen worden.

en 2016, la plupart pour excès de vitesse. Durant cette période, le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de la STIB a également augmenté.

La STIB est au courant d'une déchéance du permis de conduire visant vingt de ses chauffeurs, entre le 1^{er} janvier 2015 et le 1^{er} novembre 2017. Toutes les infractions ont été commises avec un véhicule privé.

Les chauffeurs paient en principe eux-mêmes leurs amendes, sauf en cas de circonstances atténuantes. Ces trois dernières années, le montant total des amendes s'élevait à 83.500 euros, dont la moitié a été prise en charge par la STIB.

Lors de la procédure de recrutement de nouveaux conducteurs, la STIB exige la délivrance d'un certificat de bonnes vie et mœurs. Si celui-ci fait état d'une déchéance du permis de conduire, un recrutement est exclu. De plus, tous les cinq ans, le conducteur doit produire un certificat d'aptitude professionnelle et fournir une copie de son permis de conduire, afin que la STIB puisse en contrôler la validité.

Toute infraction constatée est sanctionnée d'un renvoi. En cas de déchéance du permis de conduire dans un cadre privé, le conducteur prend un congé rémunéré. S'il n'en a plus, il doit prendre un congé sans solde. En cas de déchéance du permis de conduire dans le cadre des activités professionnelles, le conducteur sera chargé, durant cette période, de l'information des voyageurs. Les périodes de déchéance longues ou répétées sont examinées au cas par cas et peuvent aboutir au licenciement.

J'ai demandé à la STIB de passer en revue les mécanismes de contrôle. La société examine les dispositions pratiques et légales pouvant être mises en œuvre pour introduire un contrôle systématique et périodique de la validité des permis de conduire, et ce pour tous les membres du personnel susceptibles de conduire un véhicule de la STIB.

De MIVB is enkel op de hoogte van verkeers-overtredingen die begaan worden tijdens de diensturen. De rechtbank brengt de MIVB niet op de hoogte van eventuele overtredingen of een rijverbod buiten de diensturen.

In 2014 ontving de MIVB 634 processen-verbaal voor verkeersovertredingen, in 2015 waren dat er 510 en in 2016 718. In die periode steeg ook het aantal door MIVB-voertuigen afgelegde kilometers. De meeste overtredingen zijn snelheidsovertredingen.

De MIVB is op de hoogte dat er tussen 1 januari 2015 en 1 november 2017 voor twintig van haar chauffeurs een rijverbod werd uitgesproken. Alle overtredingen werden begaan met een privé-voertuig, meestal wegens snelheidsovertredingen.

De chauffeurs betalen in principe zelf hun boetes, tenzij er verzachtende omstandigheden zijn. De afgelopen drie jaar werd er in totaal voor 83.500 euro aan boetes betaald, waarvan de MIVB ongeveer de helft voor haar rekening heeft genomen.

Tijdens de aanwervingsprocedure van nieuwe chauffeurs eist de MIVB het voorleggen van een bewijs van goed zedelijk gedrag. Als dat een rijverbod vermeldt, is aanwerving uitgesloten.

Elke vijf jaar moet de chauffeur opnieuw een attest van vakbekwaamheid halen. Hij moet dan een kopie van zijn rijbewijs bezorgen, zodat de MIVB de geldigheid ervan kan controleren. Als er twijfel heerst of het rijbewijs geldig is of als er een vermoeden bestaat dat er een rijverbod is uitgesproken, wordt het rijbewijs gecontroleerd.

Elke vastgestelde inbreuk wordt met ontslag bestraft.

Bij een rijverbod in de privésfeer zal de chauffeur betaald verlof nemen. Als hij geen betaald verlof meer heeft, moet hij onbetaald verlof nemen. Bij een rijverbod in het kader van de beroeps-activiteiten zal de chauffeur tijdens die periode voor reizigersinformatie instaan. Lange of herhaaldelijke periodes van rijverbod worden geval per geval bekeken en kunnen tot ontslag leiden.

Ik heb aan de MIVB gevraagd om de controle-mechanismen onder de loep te nemen. De

Mme la présidente.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais)*.- *Il serait en effet utile de renforcer les mécanismes de contrôle. Les travailleurs qui ne signalent pas à leur employeur le retrait de permis de conduire dont ils ont fait l'objet doivent encourir de lourdes sanctions.*

Aujourd'hui, quiconque roule sur la voie publique sans permis de conduire valable est en effet lourdement sanctionné par le tribunal de police. Il me paraît dès lors assez évident que la STIB, dont les usagers sont en droit de s'attendre à être emmenés d'un endroit à l'autre dans des conditions correctes, veille plus sévèrement au respect de la législation et du Code de la route.

Si le ministre peut m'indiquer un délai, je saurai quand le réinterroger sur le sujet.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Il est fondamental que de tels incidents ne se reproduisent plus jamais. Le ministre a bien logiquement demandé à la STIB de renforcer les mécanismes de contrôle, et je suis persuadé qu'elle le fera.*

maatschappij onderzoekt momenteel welke praktische en wettelijke bepalingen er kunnen worden ingevoerd voor de invoering van een systematische en periodieke controle van de geldigheid van het rijbewijs op basis van het bewijs van goed zedelijk gedrag, en dat voor alle MIVB-personeelsleden die mogelijk met een voertuig van de MIVB rijden. Ik heb echter nog geen concreet voorstel van de MIVB ontvangen.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- De conclusie is: vertrouwen is goed, maar controle is beter. Het zou ideaal zijn mocht iedereen die een rijverbod heeft gekregen, om welke reden dan ook, dat meteen spontaan aan de werkgever melden. Maar dat gebeurt blijkbaar niet altijd. Het zou nuttig zijn dat de controlemechanismen strenger worden. Ik begrijp dat u vandaag nog niet kunt zeggen op welke manier een en ander zal verlopen, maar er moet in elk geval een zware sanctie worden opgelegd aan diegene die het vertrouwen beschaamt en bij zijn werkgever geen melding maakt van het rijverbod dat hem is opgelegd.

Vandaag gebeurt dat trouwens al buiten de openbaarvervoermaatschappij. Wie zonder geldig rijbewijs met de auto de weg opgaat, wordt door de politierechter immers zwaar gestraft. Het is nogal evident dat de MIVB, die als openbaarvervoermaatschappij het vervoer verzorgt van personen die ervan uitgaan dat ze op een correcte manier van de ene naar de andere plaats worden gebracht, strenger toeziet op de naleving van de wetgeving en van de verkeersregels.

Als de minister mij een termijn kan geven, dan weet ik meteen wanneer ik een nieuwe vraag over deze kwestie kan stellen. Zo niet, dan zal ik dat over een paar maanden doen.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het is van cruciaal belang dat dergelijke incidenten zich nooit meer voordoen. De vraag om de controlemechanismen te versterken, die de minister tot de MIVB heeft gericht, is de logica zelf. Ik hoop dat de MIVB op die vraag zal ingaan. Ik ben er eigenlijk zeker van

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE 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 lutte contre la fraude sur le réseau de la STIB".

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

QUESTION ORALE DE M. 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 durée de vie d'une carte Mobib".

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

dat dat zal gebeuren, want dergelijke feiten mogen zich echt nooit meer herhalen.

Nogmaals, ik betreur dat de MIVB op die manier in het nieuws komt, zodat al het goede werk dat de maatschappij levert, als het ware teniet wordt gedaan. Ik hoop dat een dergelijk incident nooit meer ter sprake moet komen in de pers noch in deze commissie.

- De incidenten zijn gesloten.

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,

betreffende "de strijd tegen de fraude op het netwerk van de MIVB".

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.

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,

betreffende "de levensduur van een Mobib-kaart".

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. PAUL DELVA

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

concernant "l'accessibilité nocturne de l'aéroport de Bruxelles".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Il est important que l'acteur économique qu'est Brussels Airport soit aisément accessible depuis Bruxelles, de jour comme de nuit. Nous en avons déjà parlé avant l'été. Il était alors question de la ligne de nuit 620, dont les bus étaient souvent vides, que De Lijn voulait reconsidérer.*

Vous m'aviez alors répondu qu'une proposition commune avec De Lijn concernant une alternative à la ligne de nuit venait d'être achevée et que vous vouliez en informer vos collègues et le gouvernement et avoir un accord avec De Lijn avant de l'expliquer. La solution vous semblait résider dans une forme de transport collectif organisé avec des minibus ou des taxis.

Pouvez-vous expliquer la proposition commune avec De Lijn ? De quelle manière les transports publics nocturnes entre Brussels Airport et Bruxelles seront-ils organisés ?

La ligne 620 sera-t-elle maintenue ? Dans l'affirmative, de quelle manière ? Si non, qu'est-ce qui la remplacera ? Quels accords y a-t-il entre la STIB, Brussels Airport, De Lijn et votre cabinet ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Nous avons en effet élaboré une proposition en*

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 nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Brussels Airport is een aanzienlijke economische speler vlakbij het gewest. Het is belangrijk dat de luchthaven goed bereikbaar is vanuit Brussel, zowel overdag als 's nachts. We hebben het daar voor het zomerreces al regelmatig over gehad. Nachtlijn 620 stond toen ter discussie. Omdat de bussen op die lijn vaak leeg zijn, wilde De Lijn het aanbod herzien.

U antwoordde toen op mijn vraag dat de laatste hand gelegd werd aan een gezamenlijk voorstel met De Lijn omtrent een volwaardig alternatief voor de nachtlijn. Alvorens dat toe te lichten, wilde u eerst uw collega's en de regering inlichten en met De Lijn afspraken maken. Een vorm van georganiseerd collectief vervoer met busjes of taxi's leek u de juiste oplossing. Het overleg met De Lijn in die zin zou zeker constructief verlopen.

Gezien het potentieel van de luchthaven voor de werkgelegenheid van de Brusselaars is het belangrijk dat de luchthaven te allen tijde goed bereikbaar is. Kunt u het gezamenlijke voorstel met De Lijn toelichten? Op welke manier zal het nachtelijk openbaar vervoer van en naar Brussels Airport vanuit Brussel georganiseerd worden?

Zal lijn 620 blijven bestaan of niet? Zo ja, op welke manier? Zo nee, wat komt er in de plaats? Welke afspraken zijn er gemaakt tussen de MIVB, Brussels Airport, De Lijn en u of uw kabinet?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Wij hebben inderdaad een voorstel uitgewerkt in

collaboration avec De Lijn. Elle est examinée par le gouvernement et, tant qu'il n'a pas pris de décision, je ne peux rien en dire.

(Sourires)

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La brièveté de votre réponse ne me pose aucun problème. Je continuerai à suivre la question de près et j'y reviendrai bientôt, vu l'importance que nous lui accordons tous les deux. J'espère que votre réponse sera, alors, plus longue.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

samenwerking met De Lijn. Dat wordt momenteel besproken in de regering, maar zolang de regering geen beslissing heeft genomen, kan ik daar niets over zeggen.

(Vrolijkheid)

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat is wel een zeer kort antwoord, maar voor mij is dat geen probleem. Ik blijf de kwestie van nabij volgen en zal er over enkele weken of maanden op terugkomen. Het is immers echt een belangrijk thema en dat vindt u ongetwijfeld ook. Ik kijk uit naar uw volgende, hopelijk uitgebreide antwoorden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".

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.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la campagne de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun".

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Le harcèlement sexuel est un phénomène urbain (même si pas exclusivement) qui touche de nombreuses personnes principalement féminines. Lors d'une récente étude, l'asbl Vie féminine relevait que 98% des jeunes femmes avaient déjà vécu du sexisme dans l'espace public, notamment dans les transports en commun.

La ville de Bordeaux a lancé une campagne percutante contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun, avec des images fortes rappelant que le fait d'insister, d'insulter, de fixer, de peloter et le "manspreading" (comportement masculin consistant à s'asseoir en écartant les jambes) sont des définitions de ces harcèlements et agressions. Ces images ont été affichées dans les transports en commun et les stations de trams de Bordeaux.

En outre, le Transport Bordeaux Métropole a lancé une expérimentation dans les bus qui consiste à pouvoir s'arrêter entre deux arrêts afin d'être plus proche de son domicile. La société en fera le bilan d'ici six mois.

En juillet 2016, feu ma collègue Barbara d'Ursel-de Lobkowicz vous interpellait sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun. À cette époque, vous répondiez que le nombre de plaintes reçues par la STIB était très faible et que, si la STIB intégrait l'aspect du harcèlement dans sa campagne Responsible Young Passengers dans les écoles, aucune campagne de masse n'était prévue en 2016.

J'ajoute le témoignage d'une jeune fille qui a subi des attouchements dans un transport en commun et qui, lorsqu'elle s'est plainte violemment, n'a bénéficié d'aucune réaction des autres passagers. En outre, quand elle a interpellé le chauffeur, celui-ci lui a répondu ne rien pouvoir faire et lui a conseillé d'aller porter plainte à la police alors que le harceleur était encore à bord du bus ! Il reste donc un gros travail de sensibilisation à faire,

betreffende "de campagne in de strijd tegen seksueel geweld op het openbaar vervoer".

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Seksueel geweld is een stedelijk fenomeen dat vooral vrouwen treft. Uit een recente studie van de vzw Vie féminine bleek dat 98% van de jonge vrouwen al met seksisme in de openbare ruimte geconfronteerd werd, met name op het openbaar vervoer.*

De stad Bordeaux organiseerde een campagne tegen seksuele intimidatie van vrouwen op het openbaar vervoer. Overal in de stad waren affiches te zien. Bovendien mogen vrouwen in Bordeaux tussen twee haltes uitstappen, zodat ze niet ver naar huis hoeven te lopen.

In juli 2016 antwoordde u op vragen over seksueel geweld op het openbaar vervoer dat de MIVB daar zeer weinig klachten over ontving. De MIVB liet het aspect wel aan bod komen in haar campagne Responsible Young Passengers die ze in de scholen voerde, maar plande dat jaar geen campagne voor het grote publiek.

Een jonge vrouw die op een Brusselse bus werd betast en hevig protesteerde, kreeg helemaal geen steun van de andere passagiers. Bovendien antwoordde de bestuurder toen ze hem aansprak dat hij niets kon doen en dat ze aangifte moest doen bij de politie, terwijl de dader nog aan boord was! Bewustmaking is dus hard nodig, zeker bij de MIVB-bestuurders.

Hoeveel klachten ontving de MIVB in 2016 en 2017 over seksueel geweld op haar netwerk? Gaat de MIVB na op welke delen van het netwerk zich de meeste problemen voordoen? Kan de MIVB een specifieke studie over seksueel geweld en het onveiligheidsgevoel bij vrouwen op haar netwerk uitvoeren?

Is de MIVB van plan om een campagne tegen seksueel geweld te voeren? Zou de MIVB haar voertuigen eventueel tussen twee haltes in kunnen laten stoppen, zodat passagiers dichterbij hun woning kunnen afstappen?

notamment auprès des chauffeurs de la STIB.

Quel est le nombre de plaintes reçues par la STIB en 2016 et 2017 pour harcèlement sexuel sur son réseau ? La STIB étudie-t-elle, avec, par exemple, les zones de police, les endroits sensibles de son réseau qui regroupent le plus de plaintes pour harcèlement sexuel ? La STIB pourrait-elle procéder à une étude spécifique sur le harcèlement sexuel et le sentiment d'insécurité des femmes sur son réseau ? Les résultats seraient probablement étonnants.

La STIB entend-elle lancer une campagne de lutte contre le harcèlement, à l'instar de Bordeaux ou de villes wallonnes ? La STIB pourrait-elle étudier l'initiative bordelaise d'arrêt entre deux stations pour permettre, dans certains cas, de descendre moins loin de son domicile ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB a reçu, en 2016, quatre plaintes pour des faits de harcèlement sexuel au sens large : exhibitionnisme, gestes déplacés, propositions et allusions indécentes. Sur les dix premiers mois de 2017, la STIB a reçu sept plaintes pour ce type de faits. Les agents de la STIB ont la possibilité, par l'intermédiaire d'un document appelé "fiche d'ambiance", de faire état des difficultés de tout type vécues à tel ou tel endroit du réseau.

La récurrence de certaines difficultés à certains endroits du réseau permet à la STIB de cibler ses équipes d'intervention là où les situations le justifient. Par le passé, en 2015, la STIB a travaillé avec le projet pilote de l'asbl Amazone qui étudie spécifiquement la place de la femme dans les transports publics. Cela s'inscrit dans les missions de l'équipe "societal and external affairs".

Chaque année, le baromètre de satisfaction fait le point sur la situation des femmes dans les transports en commun. La STIB est évidemment un reflet de la société ; par conséquent, elle doit être attentive à la place de la femme dans les transports publics sous tous ces aspects, d'autant plus que 53% des clients de la STIB sont féminins.

En dehors de la présence d'agents, des campagnes

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB ontving in 2016 vier klachten over seksueel geweld in de ruime zin van het woord. In de eerste tien maanden van 2017 kwamen er bij de maatschappij zeven klachten binnen. De werknemers van de MIVB kunnen alle soorten problemen melden waarmee ze onderweg geconfronteerd worden.*

Als bepaalde problemen zich steeds opnieuw op dezelfde plaatsen in het netwerk voordoen, kan de MIVB haar interventieploegen inzetten. In 2015 voerde de MIVB het proefproject van de vzw Amazone, waarin de plaats van de vrouw op het openbaar vervoer wordt bestudeerd.

Jaarlijks wordt een tevredenheidsbarometer gepubliceerd waaruit de situatie van vrouwen op het openbaar vervoer kan worden afgeleid. Uiteraard zijn de reizigers op het openbaar vervoer een afspiegeling van de samenleving. Daarom moet de MIVB aandacht hebben voor alle aspecten van de aanwezigheid van vrouwen op het openbaar vervoer, te meer omdat 53% van de passagiers vrouw is.

Er worden regelmatig campagnes gevoerd rond samenleven op het openbaar vervoer.

sont réalisées dans le cadre du "vivre ensemble dans les transports publics", comme le projet pilote mis sur pied par l'asbl Amazone en 2015 ou le projet de 2017 de l'asbl Vie féminine dont les résultats de l'enquête sur le harcèlement de rue permettent d'envisager des actions à mener sur le réseau de la STIB.

Concernant la question de l'arrêt entre deux arrêts, la STIB a déjà étudié cette situation, mais ne prévoit pas d'introduire cette possibilité vu, d'une part, que la distance moyenne entre deux arrêts de bus est inférieure à 400 mètres et que, d'autre part, cela pourrait s'avérer dangereux, entraînant un risque de chute, par exemple, en l'absence de quai. Des questions de responsabilité viendraient à se poser dans ce cas.

J'ai l'intention d'introduire un alinéa spécifique sur ce sujet dans le nouveau contrat de gestion, même si je veux l'alléger.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je suis peu étonné du nombre faible de plaintes. Les témoignages montrent que le personnel n'est pas très réactif. Certes, il existe des fiches de signalement, mais vous ne m'avez pas dit combien ont été remplies par les chauffeurs, même si elles n'ont pas donné suite à une plainte. On doit véritablement agir en ce sens.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas les chiffres ici. Je vais les demander.

M. Fabian Maingain (DéFI).- La campagne de respect existe, mais elle est beaucoup plus large. Une campagne spécifique me semble nécessaire. Les questions du sexisme et du harcèlement sexuel sont sous les feux des projecteurs depuis l'affaire Weinstein et l'on en découvre l'ampleur. C'est l'occasion de marquer le coup.

J'entends qu'au sein du prochain de contrat de gestion, vous en ferez un point particulier, c'est très bien, mais il faut agir dans les meilleurs délais. Je ne pense pas que cette campagne nécessiterait de gros moyens. Cet enjeu sociétal et urbain doit être saisi à bras-le-corps dès maintenant.

De MIVB bestudeerde de mogelijkheid om tussen twee haltes in te stoppen. Ze gaat dat echter niet doen omdat de gemiddelde afstand tussen twee bushaltes nog geen vierhonderd meter bedraagt en omdat die praktijk gevaarlijk kan zijn.

Ik ben van plan om in de nieuwe beheers-overeenkomst kort aandacht te besteden aan seksueel geweld op het openbaar vervoer.

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Het geringe aantal klachten verbaast mij. Uit getuigenissen blijkt dat het MIVB-personeel vaak niet optreedt tegen seksueel geweld. De personeelsleden kunnen problemen melden, maar hoe vaak doen ze dat?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Die cijfers heb ik niet, ik zal ze opvragen.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Er is wel een campagne rond respect, maar die is veel ruimer. Een specifieke campagne over seksueel geweld is echt nodig. Uit de affaire-Weinstein is de grote omvang van het probleem immers gebleken.*

Het is een goede zaak dat in de beheers-overeenkomst aandacht wilt besteden aan seksueel geweld, maar u moet sneller in actie komen. Dit samenlevingsprobleem moet nu worden aangepakt, met een campagne waarvoor wellicht niet eens zoveel middelen nodig zijn.

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense surtout qu'il faut dénoncer les faits, les problèmes, et porter plainte. La STIB peut lancer une campagne, mais je ne pense pas qu'elle touchera ceux qui sont capables de ce genre d'actes.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je crois quand même qu'il y a, dans l'esprit de pas mal de personnes qui se rendent coupables de ce genre de choses, une non-perception de ce qu'est harceler. Dans la campagne bordelaise, une affiche explique que regarder quelqu'un avec insistance, c'est déjà du harcèlement sexuel. Il y a une prise de conscience possible. On doit pouvoir travailler sur les deux. Il faut marquer le coup.

Le témoignage que j'ai reçu était assez troublant, car il venait de quelqu'un d'assez proche. Mais quand on interroge les associations, on découvre que ce n'est pas le premier cas de manque de réactivité du chauffeur, qui est pourtant en première ligne. Il y a quelque chose à faire à ce niveau. Porter plainte est une chose, mais il faut aussi exercer une pression sociale sur les harceleurs pour qu'ils se rendent compte que leur comportement n'a pas sa place dans nos transports publics.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est noté !

- 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 "le rétrécissement des trottoirs chaussée de Charleroi".

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We moeten seksueel geweld veroordelen en slachtoffers moeten aangifte doen. De MIVB kan weliswaar een campagne voeren, maar ik geloof niet dat je daar veel indruk mee maakt op daders.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *Volgens mij zijn heel wat van die daders zich er niet van bewust dat ze seksueel geweld plegen. Iemand aanstaren kan al als seksueel geweld worden ervaren. Een campagne kan tot bewustwording leiden. U moet op beide vlakken werken.*

Bovendien moet de MIVB ervoor zorgen dat medewerkers vaker ingrijpen. Slachtoffers kunnen wel aangifte doen, maar er is ook sociale druk nodig om ervoor te zorgen dat daders zich ervan bewust worden dat hun gedrag op het openbaar vervoer ontoelaatbaar is.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik neem daarvan akte.*

- 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 "de versmalling van de voetpaden op de Charleroiesteenweg".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est avec étonnement que j'ai lu dans la presse que la STIB avait introduit une demande de permis pour procéder au rétrécissement des trottoirs dans la chaussée de Charleroi. L'explication avancée est que les trams sont fréquemment bloqués par des voitures, principalement de type sportif utilitaire (Sport Utility Vehicle, SUV), trop larges pour les places de parking et qui débordent donc sur la chaussée.

Alors que l'on sait, depuis de très longues années, que la seule solution pour améliorer la vitesse commerciale et la régularité des lignes empruntant la chaussée de Charleroi est la création d'un site propre moyennant la suppression de places de stationnement d'un côté de la voirie, c'est un choix lourd de sens qui est posé ici. On repartage l'espace public en faveur des voitures et au détriment des piétons. Mieux : on adapte l'espace public, on le redessine en fonction des évolutions du parc automobile.

Certes, depuis le dépôt de ma question, la demande de permis a été retirée grâce à une question parlementaire, selon ce qui s'est dit au conseil communal de Saint-Gilles.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela n'a rien à voir avec vous !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est ce qui m'a été rapporté.

Pourquoi ne pas interdire le stationnement là où il est problématique, même si je ne vois, personnellement, aucun inconvénient à ce que les voitures qui débordent du marquage soient enlevées ?

Une solution a minima eût été de rappeler l'interdiction de se garer en dehors des emplacements prévus, ceux faisant le choix d'un véhicule surdimensionné pour le milieu urbain n'ayant qu'à se garer plus loin. La commune de Saint-Gilles ayant déjà exprimé son refus de supprimer des emplacements de parking, j'espère que vous pourrez adapter et développer votre réponse.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *In de pers stond dat de MIVB een vergunning had aangevraagd om de voetpaden in de Charleroisesteenweg te versmallen. De reden zou zijn dat de trams regelmatig geblokkeerd worden door wagens die te breed zijn voor de parkeerplaatsen.*

Dat bericht kwam als een totale verrassing, want iedereen weet dat de reissnelheid en de regelmaat van de trams op de Charleroisesteenweg enkel kan worden verbeterd door een aparte trambedding aan te leggen en de parkeerplaatsen langs een kant van de straat te schrappen. De MIVB kiest evenwel voor een totaal andere optie, waarbij de openbare ruimte wordt aangepast in het voordeel van de auto's.

Volgens wat er op de gemeenteraad van Sint-Gillis gezegd is, zou de vergunningsaanvraag zijn ingetrokken sinds de indiening van mijn vraag.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat heeft niets met u te maken!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat heb ik toch gehoord.*

Waarom verbiedt u parkeren niet op plaatsen waar dat hinderlijk is? U zou de chauffeurs er ook op kunnen wijzen dat het verboden is om buiten de voorziene parkeerplaatsen te parkeren. Wie een voertuig heeft dat te groot is voor een stedelijke omgeving, moet maar ergens anders parkeren.

De gemeente Sint-Gillis heeft zich tegen de afschaffing van parkeerplaatsen uitgesproken, maar ik hoop dat uw antwoord positiever zal zijn.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai clairement fait savoir à la STIB que je n'étais pas d'accord avec la proposition, bien avant que la presse en parle. On ne peut rétrécir un trottoir parce que les trams rencontrent des problèmes de fluidité ! Il faut s'attaquer à la cause réelle du problème : aux voitures qui sont mal garées.

Comme je l'ai demandé, la STIB a retiré sa demande de permis d'urbanisme. La meilleure manière de résoudre le problème est de mieux organiser le parking à cet endroit.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'avais imaginé, vu le volontarisme que vous affichez, que vous mentionneriez d'éventuels aménagements globaux, car je ne doute pas que la STIB soit réellement confrontée à un problème et que les trams soient régulièrement bloqués au détriment des usagers.

M. Pascal Smet, ministre.- Que proposez-vous pour la chaussée de Charleroi ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cela fait vingt ans que l'on en parle...

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, mais que proposez-vous ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous l'ai dit dans ma question.

M. Pascal Smet, ministre.- Un site propre pour le tram ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il en est question depuis que je siége au sein de ce parlement, et même avant. Apparemment, la commune de Saint-Gilles a refusé de supprimer les places de stationnement pour aménager un site propre pour le tram à cause d'un seul commerçant !

Les temps ont changé. L'heure est peut-être venue de pointer les vraies responsabilités et de développer les aménagements nécessaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Encore un argument pour "une ville, une Région".

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb de MIVB duidelijk laten weten dat ik het niet eens was met dat voorstel. Je versmalt geen voetpad omdat de tram moeilijk kan doorrijden wegens slecht geparkeerde auto's. Je moet die slecht geparkeerde auto's aanpakken.*

Het is op mijn verzoek dat de MIVB de vergunningsaanvraag heeft ingetrokken. De beste manier om het probleem op te lossen is om de parkeergelegenheid op die plaats beter te regelen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Gelet op uw daadkrachtige houding had ik gehoopt dat u meer globale herinrichtingswerken zou overwegen, want ik twijfel er niet aan dat de MIVB met een reëel probleem geconfronteerd wordt.*

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *We hebben het hier al twintig jaar over.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat klopt, maar wat is uw voorstel?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Dat heb ik in mijn vraag gezegd.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Een aparte trambedding?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Inderdaad, maar de gemeente Sint-Gillis weigert om parkeerplaatsen af te schaffen omdat één enkele handelaar tegensputtert.*

De tijden zijn veranderd. We moeten de echte problemen aanpakken en de nodige aanpassingen doorvoeren.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U geeft nog een argument voor een fusie van de gemeenten.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est aller un peu vite en besogne ! On peut discuter des modalités. Je ne suis ni pour des institutions, ni pour des compétences figées.

Cela dit, il me semble qu'il faudrait mener une réflexion sur la taille des voitures qui pénètrent dans la ville. Ceux-là mêmes qui jugent trop agressive la circulation des bus articulés dans le Pentagone sont friands de voitures parfaitement surdimensionnées pour déplacer une seule personne.

Je vous invite à réfléchir à cet aspect des choses. Peut-on circuler avec n'importe quoi dans cette Région ?

- *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 "le coût des boxes à vélos pour les utilisateurs".

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat is wat kort door de bocht. We zouden kunnen beginnen met nadenken over het soort auto's dat we in onze stad willen toelaten. Mensen die klagen over de agressieve rijstijl van de harmonicabussen in de Vijfhoek, rijden vaak zelf rond in auto's die veel te groot zijn voor de verplaatsing van een enkele persoon.*

- *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 "de kostprijs van de fietsboxen voor de gebruikers".

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.