



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

**RÉUNION DU  
LUNDI 11 DÉCEMBRE 2017**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 11 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 [crriv@parlement.brussels](mailto:crriv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels/](http://www.parlement.brussels/)

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
[www.parlement.brussels/](http://www.parlement.brussels/)

**SOMMAIRE****INHOUD****QUESTION ORALE**

6

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven

6

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

concernant "la mise en application de l'étude sur les gares routières à Bruxelles".

**INTERPELLATION**

6

Interpellation de Mme Fatoumata Sidibé

6

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".

Discussion – Orateurs :

9

M. Bruno De Lille (Groen)  
M. Pascal Smet, ministre  
Mme Fatoumata Sidibé (DéFI)

**QUESTIONS ORALES**

14

Question orale de M. André du Bus de Warnaffe

14

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".

**MONDELINGE VRAAG**

6

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 tenuitvoerlegging van de studie over de busstations in Brussel".

**INTERPELLATIE**

6

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".

Bespreking – Sprekers:

9

De heer Bruno De Lille (Groen)  
De heer Pascal Smet, minister  
Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI)

**MONDELINGE VRAGEN**

14

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".

Question orale de M. Bruno De Lille	18	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".	18
Question orale de M. Paul Delva	21	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	21
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".		betreffende "het dynamisch parkeergeleidingsssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	25	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 "la lutte contre la fraude sur le réseau de la STIB".	25
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".	25	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 MIVB-netwerk".	25
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	25	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 "la durée de vie d'une carte Mobib".	25
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".	26	Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	26
Question orale de M. Emmanuel De Bock	26		
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,			

concernant "la fermeture du pont Saint-Job aux véhicules de plus de 3,5 tonnes".

betreffende "het verbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton om de brug over het station Sint-Job te gebruiken".

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

## QUESTION ORALE

**Mme la présidente.-** L'ordre du jour appelle la question orale de M. Van Goidsenhoven.

### 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 mise en application de l'étude sur les gares routières à Bruxelles".

**Mme la présidente.-** L'auteur ayant posé sa question dans le cadre de la discussion de la proposition d'ordonnance n° A-179/1, et le ministre y ayant répondu, la question orale est devenue sans objet.

## INTERPELLATION

**Mme la présidente.-** L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Sidibé.

### 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.-** La parole est à Mme Sidibé.

## MONDELINGE VRAAG

**Mevrouw de voorzitter.-** Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Goidsenhoven.

### 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 tenuitvoerlegging van de studie over de busstations in Brussel".

**Mevrouw de voorzitter.-** Aangezien de indiener zijn vraag heeft gesteld in het kader van de besprekking van het voorstel van ordonnantie nr. A-179/1, en de minister erop heft geantwoord, is de mondelinge vraag doelloos geworden.

## INTERPELLATIE

**Mevrouw de voorzitter.-** Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Sidibé.

### 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.-** Mevrouw Sidibé heeft het woord.

**Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).**- L'inclusion des personnes handicapées constitue un enjeu majeur. Les rendre citoyens ne doit pas rester un vœu pieu. La politique d'inclusion doit être intégrée à tous les niveaux de pouvoir.

Entretenir des rapports sociaux, travailler, se déplacer et bénéficier d'un degré d'autonomie élevé sont des composantes minimales et essentielles du sentiment d'inclusion et d'acceptation. Cette inclusion doit se concevoir dans une perspective universaliste et devrait garantir l'accès à tout et pour tous, ainsi que figurer dans les politiques publiques de façon transversale.

En Belgique, l'absence de statistiques est l'une des faiblesses de la politique de l'intégration des personnes handicapées. Le mémorandum du Conseil supérieur national des personnes handicapées (CSNPH) et le Belgian Disability Forum avaient d'ailleurs relevé que les autorités belges ne disposaient pas de statistiques complètes du nombre et des besoins des personnes handicapées.

La répartition des compétences décidée par les réformes institutionnelles successives n'a pas créé un cadre propice à l'établissement et au développement d'outils statistiques cohérents. De manière générale, la politique en faveur des handicapés souffre de la dispersion des compétences entre les différents niveaux de pouvoir.

L'urgence, en 2014, et déjà bien avant, était de disposer d'une base de données unique rassemblant l'ensemble des éléments du dossier.

Disposer de statistiques complètes est essentiel pour élaborer une planification correcte et durable des divers aspects de la politique du handicap, ainsi que pour en fixer des budgets efficaces.

Pour rappel, le Conseil supérieur national des personnes handicapées avait fait le point sur les recommandations émises par l'Organisation des Nations unies pour les personnes handicapées en 2014. Le bilan des performances de la Belgique en la matière était peu élogieux. Le Belgian Disability Forum avait également indiqué qu'il restait encore du pain sur la planche et rappelé que le prochain rapport périodique de la Belgique était attendu par le comité des Nations unies en 2019 ou 2020.

**Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI)** (*in het Frans*).- Personen met een handicap moeten aan het maatschappelijke leven kunnen deelnemen. Dat mag geen vrome wens blijven en dus moeten alle overheden een beleid voeren dat op inclusie is gericht.

*Sociale contacten onderhouden, werken, je verplaatsen en een grote zelfstandigheid zijn minimumvereisten om het gevoel te krijgen dat je erbij hoort. Het beleid moet zo zijn opgevat dat die doelstelling voor iedereen haalbaar is. Er moet dan ook in alle beleidsdomeinen aan inclusie worden gewerkt.*

*In België vormt het gebrek aan statistische gegevens een van de zwakke plekken in het beleid rond de integratie van gehandicapten. Bovendien heeft de spreiding van bevoegdheden door de opeenvolgende institutionele hervormingen geen gunstig kader opgeleverd voor de ontwikkeling van statistisch samenhangende instrumenten. Het beleid lijdt daaronder.*

*In 2014 was er dringend één databank nodig waarin alle gegevens in verband met handicap konden worden opgenomen.*

*Volledige statistieken zijn van essentieel belang om een goed en duurzaam gehandicaptenbeleid uit te werken en de nodige budgetten uit te trekken.*

*De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) kwam in 2014 met een overzicht van de aanbevelingen van de Verenigde Naties. Het rapport voor België was allesbehalve denderend. Het Belgian Disability Forum had ook al aangegeven dat er nog werk aan de winkel was en had erop gewezen dat het volgende rapport er in 2019 of 2020 komt.*

*Sinds het laatste rapport heeft het Brussels Gewest enige vooruitgang geboekt: het parlement heeft een ordonnantie over de integratie van mensen met een handicap goedgekeurd en het gewest, de Franse Gemeenschapscommissie en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie hebben tegelijkertijd het Handiplan goedgekeurd.*

*Handistreaming betekent dat in alle beleidsdomeinen rekening wordt gehouden met gehandicapten. Het parlement heeft trouwens een resolutie over de toegankelijkheid van de MIVB-*

Depuis ce dernier rapport, nous avons quelque peu progressé en Région bruxelloise : notre parlement a adopté une ordonnance relative à l'inclusion des personnes handicapées et les gouvernements de la Région, de la Cocof et de la Cocom ont adopté simultanément le Handiplan. Le handicap touchant tous les aspects de la vie quotidienne, chacun devrait pouvoir être intégré dans toutes les politiques de manière coordonnée et transversale.

Le principe du handistreaming vise à intégrer la dimension du handicap dans l'ensemble des politiques menées à Bruxelles. Par ailleurs, notre parlement a approuvé une résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes en situation de handicap.

Le Handiplan a pour objectif de favoriser la mise en place d'une approche intégrée de la dimension du handicap pour l'ensemble des politiques décidées en Région bruxelloise. Plus encore, la Région bruxelloise, la Cocof et la Cocom ont signé une charte du handistreaming qui se veut un engagement à prendre les mesures qui s'imposent pour rendre Bruxelles plus inclusive.

Quelques avancées ont été soulignées par les acteurs de terrain en termes de mobilité, mais il reste beaucoup de chemin à parcourir à différents niveaux : mobilité, transports publics, lieux et bâtiments publics. Notre pays est d'ailleurs loin de montrer l'exemple en la matière. Il serait intéressant de voir quels pays européens mettent en place des choses dont nous pourrions nous inspirer.

Trop souvent, les déplacements à Bruxelles sont un parcours du combattant. Les exemples de difficultés quotidiennes sont légion. Au niveau de la STIB, où en sommes-nous dans la planification et l'exécution de la mise en conformité des métros ? Qu'en est-il de l'équipement en rampes sur les bus et de leur utilisation effective ? Combien de lignes en sont-elles équipées, et lesquelles ? Ces rampes sont-elles régulièrement entretenues ?

Les annonces audio des arrêts sont-elles généralisées et fonctionnent-elles ? Combien de plaintes ont-elles été déposées à la STIB par des personnes à mobilité réduite (PMR) : personnes handicapées moteurs, personnes âgées, femmes enceintes, accidentés de la route, ... ?

infrastructuur goedgekeurd.

*Volgens mensen die met beide voeten in de praktijk staan, is er ondanks de bescheiden vooruitgang nog veel werk aan de winkel. Denk maar aan mobiliteit, openbaar vervoer, openbare plaatsen en gebouwen. België geeft trouwens helemaal niet het goede voorbeeld. Het zou interessant zijn om inspiratie te zoeken bij Europese landen die het beter doen.*

*Verplaatsingen zijn in Brussel al te vaak een ware calvarie. Hoe zit het met het toegankelijk maken van de metro? Hoe zit het met de installatie en het gebruik van hellende vlakken in bussen? Hoeveel lijnen zijn daarmee uitgerust? Worden die hellende vlakken goed onderhouden?*

*Worden de haltes nu altijd omgeroept? Werkt het systeem altijd? Hoeveel klachten krijgt de MIVB van personen met een beperkte mobiliteit (PBM)?*

*Klopt het dat het communicatiesysteem ten behoeve van gehandicapten in trams van het type T3000 en T4000 is uitgeschakeld?*

*Welke conclusies trekt u uit de bilaterale contacten over de toepassing van het Handiplan? Hebt u contacten met mensen uit de burgermaatschappij?*

*U zou de MIVB vragen hoe het zat met de communicatie en de mogelijkheid om snel maatregelen te treffen ten behoeve van personen met een beperkte mobiliteit. Hoe zit het specifiek met station Buyl?*

*Hoeveel minibussen voor personen met een beperkte mobiliteit rijden er rond? Kunnen ze zowel gewone als elektrische rolstoelen vervoeren? Over hoeveel werkelijk operationele taxi's voor personen met een beperkte mobiliteit beschikt de MIVB? Hoe lang is de gemiddelde wachttijd voor wie zo'n taxi bestelt?*

Il semblerait que le signal handicap soit désactivé dans les trams T3000 et T4000. Confirmez-vous ce constat ?

Quelles sont les conclusions des échanges bilatéraux avec les membres du gouvernement en vue de la mise en œuvre du Handiplan, qui les concerne tous ? Qu'en est-il de vos contacts avec la société civile ?

Vous deviez interroger la STIB sur l'état d'avancement des signalétiques et la possibilité de mettre en œuvre des mesures rapides pour les PMR. Qu'en est-il du cas de la station Buyl ? Vous aviez en effet annoncé lors d'une précédente interpellation que vous vous renseigneriez sur cette question spécifique ?

Combien de minibus pour PMR sont-ils en service ? Sont-ils équipés à la fois pour les chaises manuelles et pour les chaises électriques ?

Qu'en est-il des taxis pour PMR de la STIB ? Combien y en a-t-il et combien d'entre eux sont-ils réellement opérationnels ? Quel est le temps d'attente moyen pour obtenir un taxi PMR ?

#### *Discussion*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Nous avons déjà discuté à maintes reprises de l'accessibilité du réseau de la STIB aux personnes à mobilité réduite (PMR). La majorité et l'opposition ont d'ailleurs approuvé une résolution en ce sens.*

*Les progrès sont pourtant peu notables sur le terrain.*

*Je suggérerais que la STIB publie sur son site une sorte de baromètre de l'accessibilité, analogue à son baromètre de satisfaction.*

*Si la STIB améliorait sa communication, nombre de questions posées en commission seraient superflues.*

#### *Besprekking*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- We hebben er al vaker over gediscussieerd dat het aanbod van de MIVB toegankelijk moet zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Daarover hebben meerderheid en oppositie trouwens een resolutie goedgekeurd.

Er blijft nog veel werk op het terrein. Dat merk je aan de manier waarop mensen telkens opnieuw op zoek gaan naar informatie. De vooruitgang is niet altijd goed te zien.

Aansluitend op de vragen van mevrouw Sidibé, stel ik voor dat de MIVB op haar website een soort barometer voor de toegankelijkheid plaatst, naar analogie met haar klanttevredenheidsbarometer. Zo kunnen we alle stappen volgen en zien wat er nog moet gebeuren. We hebben daarover niets te verbergen. De situatie is bekend.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La Région déploie le programme de mise en place des ascenseurs en station. Actuellement, 47 stations sur 69 sont équipées. Je vous renvoie aux questions 738 et 601 pour les chiffres.

Le parc de bus de la STIB comprend 83,4% de bus équipés d'une rampe. Dans le cadre des actions concrètes à réaliser à court terme, nous avons demandé d'investir dans la formation des chauffeurs d'une part, et dans la procédure de sortie de la rampe d'autre part. Actuellement, le chauffeur doit refermer les portes après l'embarquement et le débarquement des passagers. Je veux que la sortie de la rampe puisse être commandée par la personne en chaise roulante et que la rampe sorte à l'arrêt dans la phase d'ouverture des portes.

Pour permettre une meilleure utilisation de ces rampes et donner une meilleure information aux clients, la STIB a inventé et développé le principe Accessibus. Actuellement, six lignes sont visées par ce principe, qui permet aux clients de connaître arrêt par arrêt le niveau d'accessibilité de chacun d'eux. Sur ces lignes, la STIB s'efforce de vérifier le niveau de disponibilité des rampes d'accès. Les lignes choisies sont celles des bus 48, 59, 71, 79, 84 et 95. Elles permettent soit de rejoindre le centre-ville, soit d'assurer une liaison vers une station accessible du métro.

Le principe Accessibus est en cours de déploiement progressif. Ainsi, les lignes 12, 21, 29, 49, 50, 63 et 87 devraient venir s'ajouter d'ici le printemps 2018. Les utilisateurs du réseau de bus bénéficieront ainsi de treize lignes Accessibus sur cinquante.

Il n'est actuellement pas possible de mesurer l'utilisation effective des rampes d'accès sur le réseau. Quant à leur entretien, il est établi dans les règles, de manière à offrir le meilleur taux de disponibilité possible.

Les annonces audio du prochain arrêt sont généralisées dans tous les véhicules, à l'exception

Het is raadzaam dat de MIVB zo breed mogelijk communiceert. Heel wat vragen in onze commissie zouden zo overbodig zijn.

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het gewest werkt voort aan de installatie van liften in metro- en premetrostations. Momenteel zijn 47 van de 69 stations met een lift uitgerust. Voor meer details verwijst ik naar vragen 738 en 601.*

*Daarnaast is 83,4% van de bussen van de MIVB uitgerust met een toegangsplatform. Op korte termijn zullen we investeren in de opleiding van de chauffeurs en de procedure voor het gebruik van het platform aanpassen, zodat de rolstoelgebruikers het platform zelf kunnen bedienen en het platform wordt neergelaten op het ogenblik dat de deuren opengaan.*

*Om de informatie aan de reizigers te verbeteren, heeft de MIVB het instrument AccessiBus ontwikkeld, dat de toegankelijkheid van elke halte aangeeft. Momenteel is die informatie al beschikbaar voor de buslijnen 48, 59, 71, 79, 84 en 95. Het gaat om bussen die tot het stadscentrum rijden of een verbinding mogelijk maken met een toegankelijk metrostation. In 2018 zal het AccessiBusprincipe worden uitgebreid naar de lijnen 12, 21, 29, 49, 50, 63 en 87. Het is momenteel niet mogelijk om na te gaan hoe vaak de toegangsplatforms worden gebruikt.*

*In alle voertuigen worden de haltes aangekondigd, behalve in de oudste voertuigen, namelijk bussen van het type A300 en trams van het type 7700 en 7900. Het gaat om 176 voertuigen op een totaal van 1.153.*

*De MIVB neemt aan dat 30% van de bevolking uit personen met een beperkte mobiliteit bestaat, in de ruime zin van het woord. Uw interpellatie gaat hoofdzakelijk over gehandicapten, of ongeveer 5% van de bevolking. De MIVB deelt de klachten niet in volgens het profiel van de gebruikers, maar op basis van de onderwerpen.*

*Een precies antwoord kan ik u dus alleen maar geven over Taxibus, het specifieke transportaanbod voor gehandicapten. In 2016 registreerde de MIVB*

des plus anciens, les bus A300 ainsi que les trams 7700 et 7900, soit 176 véhicules non équipés sur un total de 1.153.

La STIB considère les personnes à mobilité réduite au sens large, soit 30% de la population, tandis que l'interpellation concerne principalement les personnes handicapées, qui représentent 5% de la population. L'entreprise ne qualifie pas les plaintes en fonction du profil des utilisateurs, mais bien des sujets.

Il ne m'est donc possible de vous répondre précisément que par rapport à TaxiBus, l'offre de transport spécifique aux personnes handicapées. Pour 2016, sur quelque 72.000 voyages réalisés, la STIB a enregistré 370 réclamations. Elle a aussi reçu 761 réclamations concernant l'accessibilité de l'ensemble du réseau régulier. Parallèlement, le baromètre de satisfaction de la clientèle sur la disponibilité des ascenseurs montre une progression de 0,3 à 6,6 sur 10.

Les trams T3000 et T4000 sont pourvus d'un système d'aide à l'embarquement d'une personne handicapée, qui a en effet été désactivé. Il s'est révélé inefficace au regard de la variabilité des hauteurs des arrêts dans la ville. La STIB a entamé une étude pour améliorer cette situation.

Un groupe de travail avec le secteur, la STIB, Bruxelles Mobilité et mon cabinet a été créé pour examiner les actions à entreprendre à court terme. Une étude a été lancée pour les actions à moyen et long termes. Elle définira la stratégie d'accessibilité de la STIB et les actions à mener entre 2018 et 2030. Il existe aussi une sous-commission PMR au sein de la Commission régionale de mobilité.

Concernant l'accessibilité de l'arrêt ULB sur l'avenue Buyl, évoqué en Commission de l'infrastructure du 17 juillet dernier, la STIB a étudié le cas, mais n'a finalement pas pu mettre la hauteur de l'arrêt en adéquation avec celle des planchers de tram, en raison de la présence de garages de riverains contigus au quai.

Les associations de personnes à mobilité réduite collaborent avec la STIB pour améliorer la signalétique, en particulier l'asbl Inclusion, membre du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawap). Des propositions sont à l'étude et seront partagées avec les associations une fois

*370 klachten voor 72.000 uitgevoerde ritten. Ze kreeg ook 761 klachten over de toegankelijkheid van het gewone net. Tegelijkertijd steeg de klanttevredenheidsscore over de beschikbaarheid van liften naar 6,6 op 10.*

*Trams van het type T3000 en T4000 zijn uitgerust met een systeem om mensen met een handicap te helpen bij het instappen. Dat systeem is inderdaad uitgeschakeld omdat het niet is aangepast aan de verschillende hoogtes van de haltes in de stad. De MIVB bestudeert hoe ze dat probleem kan oplossen.*

*Er is een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de sector, de MIVB, Brussel Mobiliteit en mijn kabinet. Er loopt een studie over wat er op middellange en lange termijn moet gebeuren. Dat zal bepalend zijn voor de toegankelijkheidsstrategie 2018-2030 van de MIVB.*

*De MIVB heeft de toegankelijkheid van halte ULB op de Buylaan bekeken, maar kon de hoogte van de halte niet aanpassen aan de tramvloer omdat dat problemen zou veroorzaken voor de garages van omwonenden.*

*De verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit werken samen met de MIVB om de signalisatie te verbeteren. Er liggen voorstellen ter studie. Die zullen met de verenigingen worden besproken zodra het mogelijk is om praktijktests uit te voeren.*

*De MIVB heeft twaalf minibussen voor het transport van personen met een beperkte mobiliteit en besteedt een deel van dat vervoer uit aan Brusselse taxi's. De twaalf busjes, die sinds 2014 rondrijden, zijn geschikt voor alle types rolstoelen.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik zal de suggestion van de heer De Lille om een klantenmeting te doen, bestuderen. Het is overigens niet de MIVB, maar Brussel Mobiliteit die de meting uitvoert.

que les parties auront trouvé une solution pour réaliser un test en situation réelle.

La STIB dispose de douze minibus pour le transport des personnes handicapées et délègue une partie de ces missions aux taxis bruxellois, comme le prévoit le gouvernement. Ces douze minibus, mis en service en 2014, répondent aux besoins de personnes en fauteuil roulant, quel que soit le type de propulsion.

(poursuivant en néerlandais)

*Je ne manquerai pas d'examiner la suggestion d'enquête de satisfaction de M. De Lille.*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Sidibé.

**Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).**- Vous n'avez pas répondu à toutes mes questions. Vous avez cité le chiffre de douze minibus pour PMR. Ce nombre a-t-il évolué ?

Combien y a-t-il de taxis pour PMR ? Sont-ils tous opérationnels ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne dispose pas des chiffres ici. Ces véhicules fonctionnent avec le secteur des taxis. Ils sont commandés la veille du voyage, en soirée. Les écarts entre la promesse commerciale et les réalisations sont contrôlés.

**Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).**- Il serait bon que nous disposions de ces chiffres. S'agissant des lignes de bus équipées, vous citez le chiffre de 6 sur 50, avec 7 autres prévues en 2018, soit 13 lignes sur 50.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, il s'agit du système Accessibus, qui permet d'informer les usagers sur l'accessibilité à chaque arrêt. Au printemps, des lignes supplémentaires seront équipées, soit un total de 13 lignes sur 50. D'autres lignes seront encore ajoutées en 2018.

**Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).**- Dont acte. Vous évoquez les plaintes, et non ceux qui les déposent. Il serait tout de même intéressant de connaître leur

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

**Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) (in het Frans).**- *U hebt niet al mijn vragen beantwoord. U zegt dat er twaalf minibussen zijn voor PBM's. Is dat cijfer veranderd?*

*Hoeveel taxi's zijn er voor PBM's? Zijn ze allemaal operationeel?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Die cijfers heb ik niet bij de hand. Taxi's die geschikt zijn om personen met een beperkte mobiliteit te vervoeren, zijn actief in de reguliere taxisector. Je moet ze de avond voor de verplaatsing bestellen. De beloofde wachttijd wordt gecontroleerd.*

**Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) (in het Frans).**- *Cijfers zouden nuttig zijn. U zegt dat 6 van de 50 buslijnen zijn uitgerust met Accessibus. In 2018 groeit dat aantal tot 13 van de 50.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ja, het Accessibus-systeem informeert gebruikers over de toegankelijkheid bij elke halte. In de lente zullen er nog meer lijnen worden aangepast. In 2018 zullen er nog meer lijnen worden aangepast.*

**Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) (in het Frans).**- *U had het over de klachten, maar niet over de mensen die ze indienen. Het zou*

profil.

Quant au signal dans les trams, vous dites qu'il s'est avéré inefficace et que la STIB est en train de réfléchir à la façon de le remettre en service. Il semblerait toutefois que l'accès à ces nouveaux trams soit difficile, selon que l'on soit en chaise roulante manuelle ou électrique. Confirmez-vous ce constat ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Quel constat ?

**Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).**- Le fait que les nouveaux trams soient difficilement accessibles en chaise électrique et que certains taxis ne soient pas du tout équipés pour transporter de telles chaises.

**M. Pascal Smet, ministre.**- On m'a dit qu'il n'y avait pas de problème. Je vais vérifier ces affirmations.

**Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).**- C'est une question assez importante.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je propose que le secteur examine cette question lors de la réunion trimestrielle avec la STIB.

**Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).**- Qu'en est-il du temps d'attente ? Le site parle d'une demi-heure, mais le compteur ne démarre pas lorsque la personne est dans la voiture. Je vous poserai une question écrite à ce sujet.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Ma demande ne portait pas sur une enquête de satisfaction, mais sur une meilleure communication, sur le site de la STIB, au sujet des avancées et des projets en matière d'accessibilité des PMR.*

interessant zijn om hun profiel te kennen.

*U zegt dat de MIVB bekijkt hoe ze trams van het types T3000 en T4000 toegankelijker kan maken voor rolstoelgebruikers, maar dat blijkt moeilijk. Klopt dat?*

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

**Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI)** (in het Frans).- *Dat de nieuwe trams moeilijk toegankelijk zijn voor elektrische rolstoelen en dat sommige taxi's helemaal niet geschikt zijn om ze te vervoeren.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Mij is verteld dat er geen probleem was. Ik ga het voor u na.*

**Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI)** (in het Frans).- *Dat is toch een vrij belangrijke aangelegenheid.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik stel voor dat we ons daarover buigen tijdens de trimestriële vergadering met de MIVB.*

**Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI)** (in het Frans).- *Hoe zit het met de wachttijd? Op de site staat een halfuur, maar de teller begint niet te lopen als de passagier aan boord gaat. U mag daarover een schriftelijke vraag verwachten.*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik vroeg niet naar een klantenbevraging. Ik stelde voor dat de MIVB op haar website informatie zou meedelen over de huidige toestand en haar plannen om de toegankelijkheid voor mensen met een beperking te verbeteren, alsook de gerealiseerde verbeteringen. Heel veel mensen zijn op zoek naar informatie. Door op die manier te communiceren zou de MIVB heel veel mensen geruststellen. Ze kunnen dan zien dat de openbaarvervoersmaatschappij vooruitgang boekt.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *J'avais mal compris votre question.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-** *Les informations communiquées dans le tram sont parfois à peine audibles. L'intention est bonne, mais pas les résultats obtenus.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *Nous examinerons la question.*

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".

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

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).-** Le covoiturage fait partie des solutions face aux défis de mobilité que connaît notre Région. De nombreuses études montrent que si seulement 5% à 10% des automobilistes partageaient leur voiture, cela aurait un impact positif considérable sur la fluidité du trafic. Vous aviez d'ailleurs vous-même fortement plaidé, à juste titre, en faveur du covoiturage comme solution phare lors de la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux.

De nombreux outils existent pour développer le covoiturage. On a beaucoup parlé ces derniers temps, et notamment au sein de cette commission, du projet d'autoriser aux covoitureurs l'accès de la bande d'arrêt d'urgence sur l'E411. Au-delà de cette

**De heer Pascal Smet, minister.-** Ik had uw vraag verkeerd begrepen.

**De heer Bruno De Lille (Groen).-** De informatie wordt in de trams soms nogal stil meegedeeld. Als de tram vol is, kun je die niet verstaan. De bedoelingen zijn wel goed, maar geven slechte resultaten.

**De heer Pascal Smet, minister.-** We zullen dat onderzoeken.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".

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

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).-** *Carpooling is een van de oplossingen voor het mobiliteitsprobleem. Uit studies blijkt dat als 5 tot 10% van de autobestuurders aan carpooling deed, dat een grote impact op de doorstroming zou hebben. Bij de sluiting van het Hermann-Debrouxiaduct pleitte u dan ook terecht voor carpooling.*

*Autodelen kan op verschillende manieren gestimuleerd worden. Zo zouden carpoolers toelating kunnen krijgen om op de E411 over de pechstrook te rijden.*

*In heel Europa en daarbuiten wordt daarvoor geld uitgetrokken, lopen er communicatiecampagnes en*

décision très réjouissante, je voulais faire le point avec vous sur d'autres actions mises en œuvre par la Région pour développer le covoiturage.

En effet, toute une série de mesures financières, de communication ou encore liées au développement d'infrastructures sont mises en œuvre un peu partout en Europe et ailleurs. À cet égard, plusieurs actions ont été menée en Wallonie à l'initiative de Carlo Di Antonio, à commencer par la création, en collaboration avec Taxistop, d'une application baptisée "ComOn". Il serait peut-être intéressant de réfléchir à étendre à la Région bruxelloise le champ d'action de cette application qui, visiblement, rencontre un succès réel en Région wallonne. Une réflexion en ce sens est-elle en cours au sein de votre cabinet ? En effet, plus les voies de communication entre covoitureurs sont centralisées, plus cette communication sera efficace.

Les infrastructures, les aires de chargement et de déchargement et les parkings réservés aux covoitureurs sont indispensables. Où en êtes-vous à ce propos ? Combien d'emplacements de parking et de zones dédiées au chargement et déchargement des covoitureurs ont-elles été mises en place depuis le début de la législature ? Des partenariats avec les communes et les grandes enseignes pourraient être particulièrement intéressants en la matière.

Par ailleurs, la déclaration de politique régionale prévoit la mise en place d'un réseau interrégional de covoiturage aux entrées des villes. Qu'en est-il aujourd'hui ? Ce réseau se limite-t-il uniquement à des bandes réservées au covoiturage ou bien s'agit-il aussi d'un système de communication interrégional ?

En outre, avez-vous mis en place des actions particulières pour encourager les entreprises à inciter leurs employés à la pratique du covoiturage ? Sur le plan financier, plusieurs mesures pourraient être prises, comme par exemple des incitants fiscaux pour les covoitureurs, via la taxe de circulation par exemple. Avez-vous eu des contacts avec votre collègue M. Vanhengel à ce sujet ?

D'autres pays ou villes exonèrent du paiement du stationnement les automobilistes qui pratiquent le covoiturage. Avez-vous eu des contacts avec les communes ou bien avez-vous pris des mesures à

*wordt de infrastructuur aangepast. Het Waals Gewest werkte samen met Taxistop de app ComOn uit. Overweegt u om het toepassingsgebied van die app naar Brussel uit te breiden, zodat carpoolers efficiënter met elkaar kunnen communiceren?*

*Hoe ver staat u met infrastructuur voor carpoolers? Hoeveel carpoolparkeerplaatsen en in- en uitstapzones kwamen er sinds het begin van de regeerperiode bij? U zou daarvoor kunnen samenwerken met de gemeenten en grote handelszaken.*

*In de gewestelijke beleidsverklaring is de uitbouw van een intergewestelijk netwerk voor carpooling opgenomen. Wat is de stand van zaken? Is het netwerk niet meer dan een overeenkomst over het gebruik van rijstroken die voorbehouden zijn voor autodelers of is er ook een intergewestelijk communicatiesysteem?*

*Voerde u specifieke acties bij bedrijven om hun medewerkers tot carpooling aan te sporen? Hebt u al overlegd met minister Vanhengel over fiscale maatregelen?*

*Overlegde u met de gemeenten over gratis parkeren voor carpoolers, zoals in het buitenland?*

*Is het mogelijk om bepaalde verkeersassen in het gewest voor carpoolers voor te behouden?*

cet égard ?

Enfin, avez-vous étudié la possibilité de réserver certains axes de la Région bruxelloise aux covoitureurs, même si je suis conscient que l'espace potentiellement utilisable à cet égard est relativement peu disponible ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'application ComOn existe à Bruxelles sous le nom de Carpool en collaboration avec Taxistop. Elle bénéficie de notre soutien. L'application ComOn est identique, mais axée sur la Wallonie. Tant la Région bruxelloise que la Région wallonne soutiennent Taxistop dans le développement de cette application qui utilise les mêmes bases de données. La Région a affecté un peu moins de 100.000 euros à son amélioration grâce à une étude ergonomique. Les développements sont en cours.

Des interfaces de programmation (API) seront disponibles afin que des tiers puissent également développer ou se connecter au système de Taxistop. L'offre intègre déjà les trajets depuis et vers Bruxelles. L'application vise essentiellement les déplacements réguliers (navettes entre domicile et travail) et est complémentaire de l'application BlaBlaCar qui cible essentiellement les déplacements occasionnels, plus porteurs jusqu'à présent.

Toutefois, BlaBlaCar expérimente une application pour les covoiturages quotidiens, en France seulement et sur deux trajets par mois. Nous devrons nous orienter de plus en plus vers le système de covoiturage, raison pour laquelle les deux Régions sont en discussion.

Nous constatons une réticence de la part de la Flandre. Nous devrons la convaincre. Elle est opposée aux "high occupancy lanes", pourtant essentielles pour le covoiturage. Lors de la prochaine législature, nous devrons envisager de permettre aux utilisateurs du covoiturage d'entrer gratuitement à Bruxelles, sans payer de frais de stationnement. Les autres devront payer.

Nous travaillons aussi avec le secteur, mais j'attends toujours avec impatience la proposition de

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het Brussels Gewest steunt, net zoals het Waals Gewest, Taxistop bij de ontwikkeling van de carpoolapp Carpool - in Wallonië ComOn - met 100.000 euro.*

*Derden kunnen via programmeerinterfaces het systeem van Taxistop mee ontwikkelen of zich erbij aansluiten. Er is al een aanbod aan trajecten vanuit en naar Brussel. De app is vooral bedoeld voor wie zich regelmatig verplaatst en werkt aanvullend op BlaBlaCar, dat vooral voor occasionele verplaatsingen is.*

*Ik overleg regelmatig met de Waalse minister voor Mobiliteit, omdat wij ons ervan bewust zijn dat pendelaars vaker moeten autodelen. Vlaanderen stelt zich veel terughoudender op. Het Vlaams Gewest is gekant tegen 'high occupancy lanes', die noodzakelijk zijn voor autodelen. Tijdens de volgende regeerperiode moet bekken worden of het mogelijk is om autodelers gratis te laten parkeren in Brussel.*

*Ondertussen wacht ik nog steeds op het voorstel van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) en de Union wallonne des entreprises voor een app die het mogelijk maakt om personen die in dezelfde zones wonen en werken, met elkaar in contact te brengen. Een dergelijke app zou ik zeker financieren.*

Brussels Enterprises Commerce and Industry, de la Fédération des entreprises de Belgique, du Vlaams netwerk van ondernemingen et de l'Union wallonne des entreprises afin de créer une autre application qui permettrait de mettre en contact les personnes habitant et travaillant dans une même zone.

Des habitants de Lasne, par exemple, seraient mis en contact par courriel avec d'autres habitants de leur localité travaillant par exemple dans la zone de la Gare du Nord : "À 100, 200 ou 300 mètres de chez vous, cette personne travaille dans la même zone. Désirez-vous entrer en contact avec elle ?". Si les deux répondent affirmativement, un contact est automatiquement établi et un échange de données est opéré. J'étais prêt à financer cette application.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Quelqu'un a dû l'oublier.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est une bonne question.

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

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je vous prends au mot. Vous dites que la Flandre freine les possibilités d'harmonisation du covoiturage. Vous êtes mieux placé que moi, dans vos contacts avec vos homologues flamands, pour développer cette sensibilité.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne suis pas l'ambassadeur de la Flandre, je suis bruxellois !

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Mais vous êtes membre d'un parti flamand qui a plus que des ramifications en Flandre.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous ne siégeons pas au gouvernement flamand. Paul Delva, voilà un travail pour vous !

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- C'est vrai, votre parti ne fait pas partie de la majorité flamande et il est bien que Paul Delva soit là. Nous ne devrions pas attendre la fin des élections

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Iemand vergat u vast de informatie te bezorgen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dat zou kunnen.*

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

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *U zegt dat Vlaanderen op de rem staat bij de harmonisering van de carpoolingmogelijkheden. U bent nochtans goed geplaatst om de Vlaamse ministers daar warm voor te maken.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik ben niet de ambassadeur van Vlaanderen. Ik ben Brusselaar!*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Maar u bent lid van een Vlaamse partij.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De sp.a maakt geen deel uit van de Vlaamse regering. De heer Delva kan dat op zich nemen.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *We mogen niet op de verkiezingen wachten om het debat aan te gaan.*

pour mettre ce débat à l'honneur.

**M. Pascal Smet, ministre.-** En effet. Actuellement, nous travaillons beaucoup entre ministres et avec les collaborateurs et un des dossiers sur lequel nous voulons avancer est le covoiturage. Cependant, ce dossier dépend beaucoup de la Flandre et un peu de la Wallonie et du gouvernement fédéral.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).-** Avez-vous des conférences interministérielles (CIM) Mobilité ? Ce sujet figure-t-il à l'ordre du jour ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Évidemment. En ce moment, elles se tiennent presque chaque mois et ce sujet est débattu.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).-** C'est bien, il faut continuer !

Vous n'avez pas répondu à ma question sur les entreprises. Je vous demandais quelle était la politique déclinée pour inciter des entreprises à elles-mêmes encourager le covoiturage.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je suis en train de le dire. Je veux une application. Nous avons discuté avec toutes les fédérations qui ont marqué leur accord de principe pour développer cette application qui existe déjà et que l'on teste à Zaventem. L'idée est de la généraliser dans toutes les entreprises. BECI allait la proposer et je suis en attente depuis l'été.

- *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.-** La parole est à M. De Lille.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Inderdaad. Wat carpooling betreft, wil ik echt wel vooruitgang boeken. Het dossier is echter sterk afhankelijk van Vlaanderen en ook wel een beetje van Wallonië en de federale regering.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).-** *Zijn er interministeriële conferenties (IMC) Mobiliteit gepland? Staat dit punt op de agenda?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Uiteraard. Ze vinden nagenoeg maandelijks plaats en carpooling komt er zeker aan bod.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).-** *Prima. Doet u zo voort!*

*Hoe stimuleert u bedrijven opdat zij hun medewerkers aanmoedigen om te carpoolen?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Ik wil daarvoor een app voorstellen. Ik overlegde met alle federaties, die hun principeakkoord gaven om een app, die in Zaventem wordt getest, voort te ontwikkelen. Het is de bedoeling dat die er in alle bedrijven komt. Ik wacht sinds vorige zomer op een voorstel van BECI in verband met die app.*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Bien qu'il y ait de plus en plus de cyclistes à Bruxelles, notre Région accuse toujours un retard par rapport à d'autres grandes villes et capitales. Nous savons pourquoi : l'automobile continue d'accaparer l'espace et nous manquons d'infrastructures cyclables. Or, selon une étude néerlandaise, de bonnes infrastructures, y compris des parkings à vélos, peuvent convaincre les gens de franchir le pas.*

*À Bruxelles, il y aurait 177 boxes à vélos, pour 885 emplacements. Un box coûte à l'utilisateur 60 euros par an, hors caution unique de 20 euros. Cela revient à 5 euros par mois, ce qui n'est en soi pas beaucoup pour un emplacement privé sécurisé, mais ce coût est élevé si on le compare à celui d'une carte de riverain, qui oscille entre 5 et 28 euros selon la commune.*

*De plus, le Plan de stationnement prévoit qu'un emplacement dans un box à vélos ne peut coûter plus cher qu'une première carte de riverain.*

*Envisagez-vous de réduire le prix des boxes à vélos afin qu'ils puissent réellement rivaliser avec le stationnement riverain, conformément au Plan de stationnement ?*

*Que fait la Région pour prévoir suffisamment de parkings à vélos sécurisés ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Je ne suis pas d'accord avec vous. Tous les boxes à vélos affichent complet. Les louer n'est donc visiblement pas un problème. De plus, vous comparez des pommes et des poires. Un box à vélos est un emplacement fermé, garanti et sécurisé pour votre vélo. Il faut comparer ce prix avec celui d'un*

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Meer en meer mensen fietsen in Brussel, wat een zeer goede zaak is. Er zijn nog steeds te weinig fietsers, maar elke stap voorwaarts is goed. In vergelijking met andere grote steden en hoofdsteden loopt Brussel nog achter. We kennen de drempels: de auto die nog steeds de voornaamste plaats inneemt en de gebrekige fietsinfrastructuur.

Uit Nederlands onderzoek blijkt dat een goede fietsinfrastructuur (waaronder ook fietsenstallingen) mensen die overwegen om te fietsen, kan overhalen om de stap te zetten. Goede fietsenstallingen zijn een essentieel onderdeel van een fietsgericht beleid.

In Brussel zouden er 177 boxen zijn met 885 fietsplaatsen. Een fietsbox kost de gebruiker 60 euro per jaar, exclusief de eenmalige waarborg van 20 euro. Dat komt neer op 5 euro per maand, wat op zich niet veel geld is voor een veilige privéplaats. Als we dat vergelijken met de kosten van een bewonerskaart wordt het wel veel. Een bewonerskaart kost tussen 5 en 28 euro, afhankelijk van de gemeente.

Zelfs al gaat de vergelijking niet helemaal op - je hebt immers geen zekerheid van een parkeerplaats met een bewonerskaart - toch is het verschil in prijs te groot om van een fietsvriendelijk beleid te spreken. In het Parkeerplan staat trouwens dat een plaats in een fietsbox niet meer mag kosten dan een eerste bewonerskaart.

Overweegt u om de kostprijs van de fietsboxen te verlagen, zodat ze echt kunnen concurreren met het bewonersparkeren? Daarmee zou u dus het Parkeerplan uitvoeren.

Wat doet het gewest om in voldoende beveiligde fietsenstallingen te voorzien?

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

**De heer Pascal Smet, minister**.- Ik ben het niet met u eens. Alle fietsboxen zitten vol. Het is dus blijkbaar geen probleem om ze te verhuren. Bovendien klopt de vergelijking niet. Je kunt de prijs van een bewonerskaart niet vergelijken met de prijs van een fietsbox. Een fietsbox is een gegarandeerde afgesloten ruimte waarin je op een

*emplacement de parking pour une voiture, qui coûte entre 1.200 et 2.400 euros par an, et pas avec une carte de riverain qui ne garantit pas de place dans l'espace public. Pour les vélos, le stationnement dans l'espace public est gratuit.*

*Il serait par contre possible d'augmenter le nombre de parkings à vélos. Le projet européen cycloparking.org consiste par exemple en une plate-forme centralisée en ligne reprenant les inscriptions, les listes d'attente et les lieux disponibles. Il existe aussi un opérateur régional et une centrale d'achat régionale auprès de parking.brussels. De plus, nous octroyons aux communes des subsides pour aménager davantage de boxes à vélos.*

*Nous travaillons également à l'harmonisation du contrôle d'accès. Nous poursuivons l'élaboration du schéma directeur "Stationnement vélo" et parking.brussels cherche à louer des espaces inoccupés pour un stationnement sécurisé des vélos.*

veilige plaats je fiets kunt parkeren. Die kost 60 euro per jaar. Als je een gegarandeerde beveiligde parkeerplaats wilt hebben, kost dat 1.200 tot 2.400 euro per jaar.

Je moet de prijs van een fietsbox vergelijken met de prijs van een parking voor een wagen en niet met een bewonerskaart voor de openbare ruimte, want daar heb je geen garantie dat je auto kunt parkeren. Bovendien is het gratis om fietsen te parkeren in de openbare ruimte. Daarvoor vragen we gelukkig geen vergoeding en we zijn ook niet van plan om dat te doen. Je moet de vergelijking juist maken. Ik begrijp dat u de vergelijking maakt die u maakt, maar het is een valse vergelijking. Je vergelijkt twee verschillende dingen met elkaar.

Wat wel mogelijk is, is een uitbreiding van het aantal fietsparkings. Zo is er het Europese project met Cyclo, cycloparking.org, met een online centraal platform voor inschrijvingen, wachtlijsten en locaties. Er is een gewestelijke operator, we geven gemeenten subsidies om extra fietsboxen te plaatsen en er is een gewestelijke aankoopcentrale bij parking.brussels.

We werken ook aan een harmonisatie van de toegangscontrole. In de toekomst heb je een badge nodig en geen sleutels meer. Het masterplan 'Fietsparkeren' wordt verder uitgewerkt. Parking.brussels werkt aan het huren van locaties om fietsen te kunnen parkeren op een beveiligde manier in leegstaande ruimtes in de centra van stedelijke omgevingen. Dat is een alternatief voor de fietsboxen in de openbare ruimte. Voor die fietsparkings neem je geen openbare ruimte meer in, maar wel ruimte van gebouwen.

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

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-** *Une autre grande différence est que nous voulons promouvoir le vélo et pas la possession d'une voiture. Or, souvent, les gens ne peuvent pas ranger leur vélo chez eux. Les boxes à vélos sont donc nécessaires pour attirer plus de gens vers ce mode de transport.*

*Je voulais surtout souligner que le Plan de stationnement prévoit que le prix d'un emplacement dans un box à vélos ne peut être*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).-** Een ander groot verschil is dat we fietsen willen promoten en het bezit van een auto niet. We weten dat mensen hun fiets vaak niet thuis kunnen stallen. Fietsboxen zijn nodig om meer mensen op de fiets te krijgen.

Ik wilde er vooral op wijzen dat er in het Parkeerplan staat dat de kostprijs van een plaats in een fietsbox niet hoger mag zijn dan die voor een bewonerskaart en dat ze dat in veel gemeenten wel is. Hebt u daarmee geen instrument in handen om

*supérieur à celui d'une carte de riverain. Ne disposez-vous pas d'un outil pour y contraindre les communes ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je pense que cette disposition a été retirée du Plan de stationnement. Vous êtes évidemment libre de déposer une proposition pour augmenter le coût des cartes de riverain et rallier une majorité dans ce sens. Pour les tarifs, nous nous sommes inspirés des villes d'Utrecht et de Rotterdam, que l'on sait favorables au vélo.*

(Remarques de M. De Lille)

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "le système de téléjalonnement dynamique en Région de Bruxelles-Capitale".**

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

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *En septembre de l'an dernier, vous aviez fait part de votre intention d'instaurer avant la fin de 2016 un système de téléjalonnement dynamique en Région bruxelloise. Des panneaux dynamiques, affichant des informations en temps réel sur le nombre de places disponibles dans les parkings, devaient ainsi compléter la signalisation statique.*

*Le système devait couvrir la zone du Pentagone et de la Petite ceinture dans une première phase et les cinq axes de pénétration dans Bruxelles dans une seconde phase, prévue en 2017.*

*Le coût total du système, estimé à quatre millions d'euros, a dû être revu à la hausse, la Région ayant dû commander des panneaux de plus petite taille,*

de gemeenten daarop te wijzen?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Volgens mij werd die bepaling uit het Parkeerplan gehaald. Het staat u natuurlijk vrij om een voorstel in te dienen om bewonerskaarten duurder te maken en daarvoor een meerderheid te proberen vinden. We hebben de tarieven gekopieerd uit Utrecht en Rotterdam, wat fietsvriendelijke steden zijn. Ze zijn dus niet zomaar uit de lucht gegrepen.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

**betreffende "het dynamisch parkeergeleidingssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- In september vorig jaar liet u weten dat u nog voor het einde van 2016 zou beginnen met een dynamisch parkeergeleidingssysteem te installeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Naast de statische bewegwijzering naar de parkings zouden er dynamische borden komen met realtime informatie over het aantal vrije parkeerplaatsen in de parkings. Chauffeurs zouden niet langer noodeloos rondjes hoeven te rijden, waardoor de verkeersdrukte afneemt.

Het dynamische parkeergeleidingssysteem zou in twee fases uitgerold worden. Een eerste fase omvat de installatie van het systeem in de zone Vijfhoek en Kleine Ring. In een tweede fase in 2017 zou een

*mieux adaptés au contexte urbain.*

*Le système de téléjalonnage dynamique ne résoudra évidemment pas le problème de la congestion automobile, mais il permettra d'éviter une circulation inutile dans la recherche d'une place de stationnement.*

*Où en est l'installation du système de téléjalonnage dynamique ? Qu'en est-il de la phase 2, à supposer que la phase 1 soit déjà clôturée ?*

*De quelle manière les parkings de transit sont-ils repris dans la signalisation dynamique ? Est-ce différent pour les autres parkings ? Comment les emplacements de stationnement disponibles sur les parkings de transit sont-ils comptés ?*

*Disposez-vous de tous les permis pour finaliser l'installation ?*

*Les sociétés de parking et les communes ont-elles toutes confirmé leur participation à la phase 2 ?*

*Quel est l'impact de l'installation du système de téléjalonnage dynamique sur la circulation dans le Pentagone et au niveau de la Petite ceinture ?*

*Comment évaluez-vous le système en soi ? Les données en temps réel sont-elles toujours correctes et les informations assez lisibles ?*

*Si des problèmes techniques sont apparus, quelles en étaient les causes et ont-ils été rapidement résolus ?*

*La capacité disponible n'est-elle communiquée que pour les parkings les plus proches ou pour l'ensemble des parkings ? Pour quelle raison ?*

*Quel est le coût total du système après ajustement ? Incombe-t-il entièrement à la Région bruxelloise ?*

uitbreiding volgen naar vijf invalswegen naar Brussel: de Wetstraat, de Louizalaan, de Jamarlaan, de Keizer Karellaan en de Groendreef. Ook de integratie van de overstapparkings zou in de tweede fase gebeuren.

Het totale kostenplaatje voor het parkeergeleidingssysteem is 4 miljoen euro. Volgens mij werd die prijs achteraf nog bijgesteld. Het gewest kocht immers grote panelen. In een stadsomgeving zijn er echter kleinere nodig. Die waren toen nog niet besteld.

Dynamische parkeergeleiding is geen wondermiddel om de verkeersdrukte in onze stad op te lossen. Het zet niet aan om de auto te laten staan. Het kan er wel toe bijdragen dat het autoverkeer dat nodeeloos in onze stad rijdt, niet langer rondrijdt dan nodig.

Hoe ver staat het met de installatie van het dynamische parkeergeleidingssysteem? Ik vermoed dat fase 1 is afgerond maar hoe staat het met fase 2?

Op welke manier worden de overstapparkings opgenomen in de dynamische bewegwijzering? Is er een verschil met de manier waarop de andere parkings opgenomen worden? Op welke manier wordt de vrije parkeercapaciteit op de overstapparkings gemeten?

Beschikt u over alle vergunningen om de installatie helemaal af te ronden?

Hebben alle parkeerbedrijven en de gemeenten voor fase 2 hun medewerking bevestigd?

Hoe evalueert u de impact van de installatie van het dynamische parkeergeleidingssysteem in de Vijfhoek en de zone Kleine Ring op het verkeer?

Hoe evalueert u het systeem zelf? Is de informatie voldoende leesbaar? Is de realtime informatie steeds correct?

Waren er technische problemen? Hoe snel werden ze opgelost? Wat waren de oorzaken?

Wordt de vrije parkeercapaciteit op de dynamische borden enkel aangegeven voor de dichtstbij gelegen parking of voor alle parkings en waarom?

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *La phase 1, couvrant le Pentagone et la Petite ceinture, est terminée. Quelque 53 panneaux statiques et 50 panneaux dynamiques ont été installés.*

*Une étude est en cours pour la phase 2. Entre-temps, une plate-forme open data et une application officielle ont été lancées.*

*Les parkings de transit sont repris dans la phase 2 de la même manière que les parkings publics dans la phase 1. Ils seront équipés de systèmes de comptage aux entrées et aux sorties.*

*Les 50 panneaux dynamiques de la phase 1 ont fait l'objet d'un permis d'urbanisme. Les permis pour la phase 2 seront demandés à l'issue de l'étude de géolocalisation en cours.*

*La Région et parking.brussels ont conclu un accord avec cinq agences de stationnement pour la mise à disposition de données dynamiques, dont quatre sont actives dans la phase 1, trois dans la phase 2 et deux dans les deux phases.*

*Actuellement, plus de 5.000 places de stationnement sont proposées dans les parkings. Une société de parking n'apparaît pas encore sur les panneaux dynamiques, mais ce problème devrait être résolu rapidement.*

*La Fédération belge du stationnement a été conviée à une rencontre dans le cadre de l'étude de géolocalisation de la phase 2. La rencontre avec les communes suivra.*

*Le nombre d'automobilistes à la recherche d'une place de stationnement diminuera en théorie car, en pratique, ils sont encore nombreux à chercher d'abord une place en voirie.*

De kosten voor het hele parkeergeleidingssysteem werden geraamd op 4 miljoen euro, maar zouden nog bijgesteld worden. Wat is het bijgestelde bedrag? Worden de kosten volledig gedragen door het Brussels Gewest? Wie draagt er eventueel aan bij?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Fase 1 aan de Kleine Ring en in en rond de Vijfhoek is beëindigd. Er werden 53 statische borden en 50 dynamische borden geïnstalleerd.

Momenteel loopt de studie voor fase 2. Ondertussen is er ook een opendataplatform en een officiële applicatie opgestart.

De overstapparkings worden opgenomen in fase 2 - die ter studie is - op dezelfde manier als de publieke parkings in fase 1. De overstapparkings worden uitgerust met telsystemen bij de in- en uitritten.

De vijftig dynamische borden van fase 1 zijn stedenbouwkundig vergund. De geolocalisatiestudie van fase 2 loopt nog. Zodra we de plaatsen kennen, kunnen we ook voor die fase de stedenbouwkundige vergunningen aanvragen.

In totaal hebben vijf parkeeragentschappen overeenkomsten gesloten met het gewest en het parkeeragentschap parking.brussels voor het beschikking stellen van dynamische data. Er zijn er vier actief in fase 1, drie in fase 2 en twee in beide fasen.

Momenteel zijn er in fase 1 parkings die in totaal meer dan vijfduizend parkeerplaatsen ter beschikking stellen. Eén parkeerbedrijf staat nog niet op de dynamische borden vermeld. Dat probleem moet op korte termijn opgelost worden. Als dat niet snel gebeurt, zullen we dit moeten opleggen.

In het kader van de geolocalisatiestudie van fase 2 hebben we ook de overkoepelende federatie van parkeerbedrijven uitgenodigd. De vergadering met de gemeenten moet nog plaatsvinden.

Op dit moment zoekt naar schatting 30% van het

*L'information est assez lisible et fiable, en fonction de l'exactitude du système de comptage des sociétés de parking. Jusqu'ici, les problèmes techniques sont limités et ont été résolus rapidement. Ils concernent une interruption de l'application de téléjalonnement, un problème d'alimentation chez Sibelga et un composant électronique défectueux sur quelques panneaux. La capacité disponible est indiquée pour tous les parkings figurant sur le panneau.*

*La phase 1 a coûté 4,6 millions d'euros, un montant entièrement supporté par la Région. De nombreux coûts seront épargnés dans la phase 2, parce que nous conservons le même système de sauvegarde des données et la même application.*

verkeer in de centra een parkeerplaats. Het zoekverkeer zal theoretisch dalen. In de praktijk is dit moeilijk te verifiëren, omdat mensen nog te vaak eerst een plaats zoeken op de openbare weg voor ze naar een parkeergarage rijden. Het systeem werkt wel voor de parkeerbedrijven die meedoen.

De informatie is voldoende leesbaar. Ze is ook correct, uiteraard afhankelijk van de nauwkeurigheid van de telsystemen van de parkeerbedrijven. Voor zover ik weet, zijn er niet al te veel technische problemen. Er was een onderbreking van de parkeergeleidingsapplicatie bij het softwarebedrijf ten gevolge van een probleem bij telecomoperator Proximus. Dat probleem werd in minder dan 24 uur verholpen. Een voedingsprobleem bij Sibelga werd op minder dan twaalf uur opgelost. Een kapot elektronisch onderdeel bij enkele borden werd binnen de twee uur vervangen. De vrije capaciteit voor alle parkings van het bord is aangeduid.

Fase 1 heeft 4,6 miljoen euro gekost. Dit bedrag wordt volledig gedragen door het gewest. Voor fase 2 moeten we veel kosten niet opnieuw maken, omdat het back-upsysteem hetzelfde is en de applicatie al ontwikkeld is. Het gaat om de installatie van de borden enzovoort.

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

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *L'étude pour la phase 2 est en cours. Le délai est évidemment approximatif.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je partage votre impatience.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *L'objectif est-il de débuter l'installation des panneaux en 2018 ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je l'espère.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *J'ai parfois la nostalgie de l'ancien Pascal Smet, qui donnait des réponses concrètes.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je sais, mais on abuse toujours de mon honnêteté.*

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U zegt dat de studie voor fase 2 nog loopt. Dat kan kort of lang duren natuurlijk.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Net als u, ben ik ongeduldig.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Is het de bedoeling om in 2018 daadwerkelijk te beginnen met het installeren van de panelen?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik hoop het.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Soms heb ik heimwee naar de vroegere Pascal Smet, die concreet antwoordde.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik weet het, maar er wordt altijd misbruik gemaakt van mijn goedheid.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- Vous avez indiqué la participation de cinq sociétés de parking à la phase 1.

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- Des problèmes se posent encore avec Interparking.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- Je suppose que c'est la plus importante société de parking.

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- Nous tentons de régler le problème, à l'origine duquel se trouve Bruxelles Environnement.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- Pourriez-vous être plus précis ?

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- Je vous donnerai des explications hors micro.

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- Certaines communes refusent-elles de collaborer ?

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- Non, il n'y a aucun problème au niveau des communes dans ce dossier.

- L'incident est 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**.- A la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

#### QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- U sprak over vijf parkeerbedrijven die meewerken met fase 1.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Met Interparking zijn er nog problemen. De andere bedrijven doen mee.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Interparking is de grootste, veronderstel ik.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Het probleem is door Leefmilieu Brussel gecreëerd en we proberen dat nu op te lossen.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Kunt u daar iets preciezer over zijn ?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Ik zal dat off the record even uitleggen.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Ik had ook gevraagd naar de medewerking van de verschillende gemeenten, maar daar bent u snel overheen gegaan. Zijn er gemeenten die niet willen meewerken ?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Neen, er zijn geen problemen met de gemeenten in dit dossier.

- Het incident is 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 MIVB-netwerk".

**Mevrouw de voorzitter**.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la durée de vie d'une carte Mobib".

**Mme la présidente.**- A la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

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

concernant "la fermeture du pont Saint-Job aux véhicules de plus de 3,5 tonnes".

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

**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 wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK**

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

**betreffende "het verbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton om de brug over het station Sint-Job te gebruiken".**

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