



**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 15 JANVIER 2018**

**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 15 JANUARI 2018**

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE		INHOUD	
QUESTIONS ORALES	4	MONDELINGE VRAGEN	4
Question orale de M. Paul Delva	4	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	4
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la position des cyclistes et des piétons avenue de Tervueren".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de positie van fietsers en voetgangers op de Tervurenlaan".	
Question orale de Mme Joëlle Maison	7	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'extension du parking de dissuasion 'Stalle' dans le cadre d'un projet urbain ambitieux".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de uitbreiding van de ontradingsparking 'Stalle' in het kader van een ambitieus stadsproject".	
Question orale de M. Serge de Patoul	12	Mondelinge vraag van de heer Serge de Patoul	12
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'avancée des travaux des parkings vélos sécurisés en souterrain".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de voortgang van de werken voor de beveiligde ondergrondse fietsparkings".	

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la position des cyclistes et des piétons avenue de Tervueren".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *La piste cyclable longeant l'avenue de Tervueren en direction de Bruxelles a été rénovée il y a peu entre le carrefour des Quatre Bras et le croisement avec la chaussée de Tervueren. Sans séparation entre la route et la piste cyclable, hormis des potelets dans les virages, cette artère sinuuse et très passante reste toutefois très dangereuse pour les cyclistes.*

Avant l'été, nous avons appris que la piste cyclable en direction de Tervueren, située dans le bois à vingt mètres de la route, et beaucoup plus sûre, serait réaménagée. Où les travaux en sont-ils ?

Par ailleurs, sans passage piéton, l'arrêt de tram Villalobar sur la berme centrale est dangereux pour les usagers.

Enfin, le croisement à hauteur de l'arrêt Musée du Tram est particulièrement complexe ; l'aménagement en est confus et dangereux pour les cyclistes comme pour les piétons.

Connaissez-vous ces points dangereux et comment

MONDELINGE VRAGEN

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

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 positie van fietsers en voetgangers op de Tervurenlaan".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Over de veiligheid van fietsers en voetgangers op de Tervurenlaan hadden we het al voor het zomerreces. Ik had graag in dat verband een stand van zaken.

Ten eerste, het fietspad langs de Tervurenlaan in de richting van Brussel, dus niet in de richting van Tervuren, werd nog niet lang geleden tussen het Vierarmenkruispunt en het kruispunt van de Tervurenlaan met de Tervurense steenweg vernieuwd. Ook nu weer heeft men niet voorzien in een afscheiding tussen de laan zelf en het fietspad. Wel zijn er in de bochten lichte paaltjes geplaatst. Normaal gezien moet een fietspad bijdragen tot de verkeersveiligheid voor fietsers, maar de drukke en kronkelige Tervurenlaan blijft heel gevvaarlijk, zolang het fietspad niet afgescheiden wordt van de rijweg.

Ten tweede, voor het zomerreces vernamen we dat het fietspad in de richting van Tervuren, dat in het bos ligt op tien of twintig meter van de hoofdweg, zou worden heraangelegd gelet op de slechte staat ervan. Dat fietspad is veel veiliger en interessanter.

comptez-vous améliorer la sécurité ?

Quels sont vos plans pour le réaménagement de la piste cyclable parallèle ?

Hoe ver staat het met de werken?

Ten derde, niet ver van het park van Woluwe en het Parmentierpark rijden de trams 39 en 44 op de middenberm. Uitstappen aan tramhalte De Villalobar is heel gevaarlijk, omdat er geen zebrapad is om over te steken. Een zebrapad met een waarschuwend verkeerslicht zou de verkeersveiligheid voor de tramgebruikers verhogen.

Ten vierde, het kruispunt aan de Tervurenlaan, de Vorstlaan en de Edmond Parmentierlaan, vlakbij het begin van de Woluwelaan, is er een met heel druk autoverkeer, verschillende tramlijnen (lijnen 39, 44 en 94) en fietspaden, wat een heel complexe inrichting tot gevolg heeft. Dat is begrijpelijk, maar in de wirwar aan verkeerslichten is het nu voor fietsers en voetgangers niet altijd duidelijk welk verkeerslicht op hen van toepassing is, onder meer omdat sommige verkeerslichten schuin staan opgesteld, bijvoorbeeld in het verlengde van een zebrapad. Als fietser of voetganger weet je dus niet altijd naar welke lichten je moet kijken, met alle gevolgen van dien. Ik vind dat een heel gevaarlijke situatie.

Bent u op de hoogte van de verkeersonveilige situaties voor fietsers en voetgangers op de Tervurenlaan? Hoe wilt u die verbeteren?

Hebt u plannen om de verkeersonveilige punten aan te pakken en het parallelle fietspad opnieuw aan te leggen om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les problèmes de sécurité pour les usagers actifs sont connus et en ce qui concerne les arrêts, des améliorations sont prévues, notamment par l'aménagement de passages piétons. Elles impliquent à la fois Bruxelles Mobilité, la STIB et Bruxelles Environnement. Nous avons demandé que la mise en œuvre des mesures nécessaires soit programmée.*

La piste cyclable située dans le bois est déjà plus utilisée dans les deux sens que celle située le long de l'avenue de Tervueren. Il est donc logique

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

De heer Pascal Smet, minister.- De veiligheidsstatus voor de actieve gebruikers is gekend. Verschillende rapporten wijzen op problemen, onder meer ter hoogte van de haltes De Villalobar en Duivenschieting. Op de Tervurenlaan is er een concentratiezone van verkeersongevallen, namelijk op het kruispunt van de Vorstlaan, de Edmond Parmentierlaan en de Tervurenlaan.

Voor de haltes zijn er verbeteringsprojecten gepland. Het betreft de inrichting van oversteekplaatsen en de verbetering van de tramhaltes. Verscheidene partijen zijn betrokken:

qu'elle soit rénovée et j'ai demandé au début de la législature de développer un projet de la qualité du réseau express régional vélo (RER-vélo).

La piste cyclable se trouvant en Flandre, elle est partiellement gérée par la Région flamande. Heureusement, les ministres Schauvliege, Weyts et Fremault sont, comme moi, favorables à un élargissement de la piste cyclable. Par ailleurs, la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) est concernée dans la mesure où la piste cyclable est située dans une zone protégée, ce qui ne simplifie pas les choses.

La Région flamande s'engage à réaliser les travaux et la convention que la Région bruxelloise doit conclure à cette fin est en préparation. La situation est donc en voie d'amélioration.

Brussel Mobiliteit, de MIVB en Leefmilieu Brussel. We hebben gevraagd om de uitvoering van de nodige maatregelen in te plannen.

Het fietspad in het bos wordt vandaag al in beide richtingen vaker gebruikt dan het fietspad langs de Tervurenlaan. Het is logisch dat dat fietspad geüpgraded wordt door een verbetering van het wegdek, een verbreding en de plaatsing van verlichting. Daarom heb ik in het begin van de legislatuur gevraagd om een project met fiets-GEN-kwaliteit uit te werken.

Maar net als het uitgaand gedeelte van de Tervurenlaan ligt het fietspad in Vlaanderen. De laan wordt door Brussel beheerd, terwijl het fietspad gedeeltelijk door het Vlaams Gewest (Agentschap voor Natuur en Bos) beheerd wordt. Gelukkig zijn ook de ministers Schauvliege, Weyts en Fremault, net zoals ik vragende partij voor een verbreding van het fietspad. Ook de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen is betrokken, aangezien het fietspad in beschermd gebied ligt. Dat maakt het allemaal niet zo gemakkelijk. De commissie heeft bijkomende vragen gesteld in verband met mogelijke alternatieve routes. Ik heb dat al eens meegeemaakt in een dossier betreffende het Terkamerenbos.

Het Vlaams Gewest engageert zich om de werken uit te voeren en het Brussels Gewest dient hiervoor een overeenkomst te sluiten. Die wordt voorbereid. Er worden dus stappen gezet om de situatie grondig te verbeteren.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Outre des passages piétons, prévoyez-vous de placer des feux de signalisation aux arrêts De Villalobar et Tir aux Pigeons ?*

Vous avez peu parlé de la piste cyclable longeant l'avenue de Tervueren vers Bruxelles. Sera-t-elle totalement séparée de la circulation ?

J'insiste pour que l'administration réétudie les feux de signalisation au carrefour entre l'avenue de Tervueren, le boulevard du Souverain et l'avenue Parmentier.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Aan de tramhaltes De Villalobar en Duivenschieting komen dus zebrapaden om de Tervurenlaan over te steken. Voorziet u ook in verkeerslichten? In het stuk in het bos rijden de auto's wel snel.

Ik hoor weinig over het fietspad aan de Tervurenlaan om Brussel binnen te rijden. Komt daar een volledig afgescheiden fietspad? U legt terecht de klemtoon op het fietspad in het bos, want dat is op vele punten veiliger. Het andere fietspad werd niet lang geleden hernieuwd en toch vind ik het even onveilig als vroeger. Het is een van de weinige fietspaden die ik weiger te gebruiken. De

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En ce qui concerne les feux de signalisation, je pense. La seule manière de diminuer la vitesse est d'effectuer des contrôles.*

En ce qui concerne la piste cyclable sur l'avenue de Tervueren, j'ai demandé un rapport approfondi sur la situation.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

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

concernant "l'extension du parking de dissuasion 'Stalle' dans le cadre d'un projet urbain ambitieux".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est lue par M. Marc Loewenstein.

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans la perspective d'une diminution du nombre de voitures en ville au profit des transports collectifs, le gouvernement bruxellois a prévu de déployer des parkings de transit qui offriraient plus de 10.000 places à l'échelle de la Région. Le projet d'extension du parking Stalle, qui comporte

weinige paaltjes die werden geplaatst, zorgen niet voor meer veiligheid.

Ik dring erop aan dat de administratie de verkeerslichten aan het ingewikkelde kruispunt van de Tervurenlaan, Vorstlaan en Parmentierlaan nogmaals onder de loep neemt. Is het duidelijk welk verkeerslicht op welke weggebruiker van toepassing is? Ik ben er niet gerust in.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Wat de verkeerslichten betreft: ik neem aan van wel. De enige manier om de snelheid aan te pakken, is door controles uit te voeren.

Wat het fietspad aan de Tervurenlaan betreft, heb ik gevraagd om een grondig rapport op te stellen om de situatie te bekijken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

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

betreffende "de uitbreiding van de ontradingsparking 'Stalle' in het kader van een ambitieus stadsproject".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door de heer Marc Loewenstein voorgelezen.

De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Om het aantal auto's in de stad terug te dringen en het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen, wil de Brusselse regering 10.000 parkeerplaatsen op overstapparkings aanbieden. In dat kader wil Brussel Mobiliteit de parking Stalle uitbreiden van 383 naar 1.134 plaatsen.*

actuellement 383 places et en compterait 1.134, est souhaité par Bruxelles Mobilité et s'inscrit dans une volonté des autorités de la Région bruxelloise de répondre aux enjeux de mobilité, d'aménagement du territoire et de qualité de l'air.

La demande de permis concernant la construction d'un bâtiment de cinq étages a obtenu l'avis favorable de la commission de concertation en date du 27 novembre 2017. Le projet consiste à donner au futur bâtiment une fonction principale, voire exclusive, de parking de transit, dont l'accès serait réservé uniquement aux détenteurs d'une carte Mobib. Aujourd'hui, le parking existant est principalement utilisé par les élèves et professeurs de l'Espace formation petites et moyennes entreprises (EFP) ainsi que le soir, à l'occasion d'événements organisés par Nemo 33 ou des départs en classes de neige des élèves des écoles ouvertes.

Peu de navetteurs l'utilisant actuellement, se pose la question de savoir quel sera le taux d'utilisation effectif du futur site comme véritable parking de dissuasion, a fortiori s'il devient payant.

Une enquête de mobilité réalisée par l'envoi d'un questionnaire aux 5.381 auditeurs de l'EFP a suscité 726 réponses, dont celles d'une soixantaine d'élèves résidant à Bruxelles. Près de 67% des participants à l'enquête déclarent utiliser la voiture pour se rendre au centre de formation. Une part importante des autres participants utilise les transports en commun, tandis qu'une proportion marginale s'y rend à pied ou à vélo.

La transformation du parking Stalle en véritable parking de transit nécessitera, s'il échec, de mener au sein de l'EFP une vaste campagne d'information et de sensibilisation à l'utilisation des transports collectifs ou à la mobilité douce, tant lors des travaux qu'au moment où le parking sera opérationnel, afin d'éviter un report important du parking dans les rues avoisinantes.

Il convient également de relever que la direction de l'EFP et celle de Syntra Brussel ont mené un travail conjoint ayant pour but de formuler des propositions visant à l'organisation d'une meilleure interaction entre le projet de parking et la rénovation de leurs bâtiments respectifs. L'EFP et Syntra Brussel proposent, dans ce cadre, d'élaborer un plan de mobilité avec comme objectif central la

De overlegcommissie gaf op 27 november 2017 een gunstig advies over de aanvraag van een vergunning voor de bouw van een vijf verdiepingen hoge parking. Die overstapparking zal alleen toegankelijk zijn voor houders van een Mobibkaart. Maar de bestaande parking wordt nagenoeg alleen gebruikt door leerlingen en leraars van EFP. Hoeveel pendelaars verwacht u de nieuwe betalende overstapparking te zullen gebruiken?

De omvorming van de parking naar een overstapparking moet alleszins gepaard gaan met een uitgebreide informatie- en bewustmakingscampagne over het gebruik van het openbaar vervoer of zachte vervoersvormen om te voorkomen dat gebruikers die voordien op de parking parkeerden, dat in de omliggende straten doen.

Overigens stelt de directie van EFP in overleg met Syntra Brussel voor om een mobiliteitsplan uit te werken waarin alternatieven voor de wagen worden aangemoedigd. Bij de aanpassing van de parking moet ook rekening worden gehouden met de renovatie van de gebouwen. EFP wil namelijk via samenwerking met andere openbare operatoren onder andere een centrum voor stedelijke mobiliteit oprichten, waar ook aandacht is voor nieuwe technologieën en alternatieve energiebronnen.

Hoe wilt u autobestuurders ertoe aansporen om de overstapparking te gebruiken? Denkt u dat dat zal lukken, als u de parking betalend maakt?

promotion de solutions de substitution à la voiture.

Enfin, ces deux opérateurs proposent également une interaction avec d'autres opérateurs de type public, avec des projets tels qu'une infrastructure de toiture verte comme lieu de formation et de pratique professionnelle en matière d'horticulture alternative - à développer notamment avec la commune d'Uccle et l'école secondaire spécialisée qu'est l'Institut communal professionnel des Polders (ICPP), qui comprend une section horticulture - ou la réalisation d'un centre de mobilité urbaine dans lequel des espaces pour la mécanique seraient complétés par des espaces dédiés aux nouvelles technologies autour de sources d'énergie de substitution, telles que l'électricité ou les voitures hybrides.

Il conviendrait dès lors de réserver des espaces pour un tel centre de formation.

Comment comptez-vous inciter les automobilistes à utiliser ce parking de transit alors qu'aujourd'hui, en dépit des embouteillages, ils n'utilisent pas le parking de dissuasion existant et préfèrent s'engager dans les voies résidentielles ?

Pensez-vous que votre objectif est conciliable avec le caractère payant du parking ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En juin 2015, Bruxelles Mobilité a en effet réalisé un projet d'extension du parking Stalle. Il s'agit d'une note préparatoire à l'étude d'incidence. De son côté, parking.brussels a réalisé en mars 2016 une étude origine-destination ainsi qu'une étude d'occupation du parking afin de mieux comprendre son utilisation par les usagers.

Selon les conclusions de l'étude, le parking Stalle remplit son rôle de parking de transit, tant en journée pour les travailleurs qu'en soirée pour les visiteurs, bien qu'il soit relativement sous-utilisé au regard du taux d'occupation. Il est principalement utilisé par deux profils types d'usagers : d'une part, des actifs qui stationnent quotidiennement en semaine pour une longue durée et utilisent le parking comme transit pour se rendre dans le sud-est de la Région bruxelloise en

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit werkte in juni 2015 inderdaad een voorbereidende nota uit betreffende de uitbreiding van de parking Stalle. Anderzijds blijkt uit de studie van parking.brussels van 2016 dat de parking Stalle relatief onderbenut blijft. Maar de resultaten van die meting moeten gelet op de invloed van het opleidingscentrum veeleer als een momentopname worden gezien: de parking wordt niet noodzakelijk dagelijks door dezelfde personen gebruikt. Er zijn onder andere de leerlingen en leraars van EFP overdag en 's avonds de bezoekers van bijvoorbeeld evenementen in Vorst Nationaal. Omwonenden kunnen er hun auto na 17 uur alvast niet kwijt.*

Om te voorkomen dat pendelaars in de omliggende straten parkeren, volstaat het om het parkeren in die straten te reglementeren. Dat is een

transports en commun et, d'autre part, des étudiants qui se rendent au centre de formation limitrophe et y stationnent pour des durées potentiellement plus courtes. Ces usagers utilisent le parking "à destination" et non comme "transit". Ce profil est davantage soumis à des variations horaires et journalières en fonction des formations dispensées.

Un profil secondaire peut également être observé. Il comprend les personnes qui utilisent le parking comme transit pour des loisirs en soirée, par exemple un spectacle à Forest National, et qui terminent leur trajet en employant les transports en commun.

Il est à noter qu'en soirée, la partie sud du parking est bien plus utilisée que la partie nord, vu la localisation du centre de formation et l'arrêt du tram 82. Enfin, au regard de la situation à 5 heures, le parking Stalle ne semble pas constituer une réserve pour le stationnement riverain.

Étant donné l'influence, notamment, du centre de formation dans l'utilisation du parking, la présente analyse et les résultats qui en découlent doivent être appréhendés comme un cliché d'un jour donné. En dehors des navetteurs quotidiens qui disposent a priori sans problème d'un emplacement, les utilisateurs du parking ne sont donc pas nécessairement les mêmes d'un jour à l'autre en ce qui concerne les autres types d'usage.

Pour éviter que les navetteurs utilisent les rues autour du parking Park and Ride, il suffit de réglementer le stationnement en voirie aux abords du parking. Mais il s'agit là d'une compétence communale. La commune a mis en place des zones vertes et bleues de gestion du stationnement en voirie qui va exclure certains usagers du transport public, notamment les navetteurs qui garaient auparavant leur véhicule en voirie avant de prendre la ligne de tram 4 pour se rendre au centre. Le Park and Ride (P+R) est une alternative.

Selon l'ordonnance régionale sur le stationnement, les parkings Park and Ride doivent être payants à un tarif préférentiel, attractif pour ceux qui passent effectivement de la voiture aux transports publics. Les parkings Park and Ride de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) exploités par B-Parking démontrent qu'une tarification ne doit pas, en soi, constituer un frein à l'utilisation de tels parkings.

gemeentelijke bevoegdheid. Doordat de gemeente groene en blauwe zones invoerde, zullen pendelaars niet langer meer in de buurt van de halte van tram 4 naar het stadscentrum kunnen parkeren. Een transitparking vormt daarvoor een alternatief.

In de parkeerordonnantie is opgenomen dat voor de transitparkings een aantrekkelijk voorkeurtarief moet gelden. De ervaring van de NMBS leert dat betalend parkeren niet noodzakelijk een rem vormt op het gebruik van dergelijke parkings.

Over het algemeen zullen de transitparkings alsmaar aantrekkelijker worden, want in het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) is vastgelegd dat het aantal parkeerplaatsen bij kantoren in vlot bereikbare zones wordt aangebouwd naar aanleiding van de verlenging of vernieuwing van de milieuvergunning.

Bovendien zullen alsmaar meer bestuurders gebruikmaken van de transitparkings door de lage-emissiezone (LEZ).

En général, l'attractivité de ces derniers ne peut que croître, car le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) prévoit de réduire considérablement la capacité des parkings de bureaux dans les zones de bonne accessibilité, au fur et à mesure des prolongations et rénovations des permis d'environnement.

En outre, les mesures liées à la création de la zone de basse émission contraindront les véhicules à utiliser les Park and Ride.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis un peu sceptique par rapport à votre réponse concernant Forest National et l'occupation en soirée. Cela constitue un réel problème. Certes, c'est une alternative mais elle doit être davantage développée et favorisée pour en permettre une utilisation optimale, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui.

S'agissant de la question elle-même, j'aimerais revenir sur un aspect que vous n'avez pas abordé, mais qui y était développé, à savoir le travail qui a déjà été réalisé par les directions de l'Espace formation PME (EFP) et de Syntra Brussel dans le cadre du développement de ce dossier. Je pense qu'elles aimeraient s'inscrire dans une concertation et une démarche de coconstruction par rapport au projet de P+R.

Êtes-vous disposé à discuter avec ces acteurs de terrain et à réfléchir à un projet au-delà du pur parking P+R ? Êtes-vous disposé à discuter d'un projet plus global qui puisse satisfaire aux attentes de tous les usagers et, dans l'affirmative, à prendre contact avec ces deux acteurs pour avancer sur ce point ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis tout à fait d'accord avec la suggestion. C'est d'ailleurs prévu. Ce projet ne doit pas se limiter à un P+R mais aussi bénéficier à ces acteurs. Je suis également d'accord qu'il faut déployer cette solution quand des spectacles sont organisés à Forest National parce qu'il y a une véritable problématique de stationnement. Quand les gens sauront qu'il y a assez de places sur ce parking, nous pourrons promouvoir son utilisation et même émettre des

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De parking kan inderdaad een alternatief zijn voor wie 's avonds een evenement op Vorst Nationaal bijwoont, maar dan moet het gebruik ervan worden aangemoedigd. Dat gebeurt nu niet.*

Bent u bereid om met de EFP en Syntra Brussel te overleggen over een project dat verder gaat dan louter een overstapparking?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ja, ik sta achter hun voorstel en het is ook de bedoeling dat het plan meer omvat dan een transitparking alleen. Het gebruik van de parking bij evenementen in Vorst Nationaal moet bovendien inderdaad gestimuleerd worden, want rond de zaal is er een groot parkeerprobleem. Als er voldoende parkeerplaatsen zijn, wordt het zelfs mogelijk om tickets aan te bieden waarmee je op die parking gratis kunt parkeren.*

billets combinant entrée et parking gratuit, comme c'est l'usage ailleurs.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "l'avancée des travaux des parkings vélos sécurisés en souterrain".

Mme la présidente.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Lors de la Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et de la mobilité du 28 septembre 2015, la question de l'aménagement de zones de vélos dans des parkings souterrains a été abordée. Lors de cette réunion, nous avons relevé le fait qu'il serait judicieux et important de créer des cages à vélos dans les parkings afin de réduire le trafic automobile en favorisant d'autres transports.

Nous savons qu'une des grandes craintes des Bruxellois susceptibles d'utiliser le vélo comme moyen de transport est le vol. Dès lors, il faut répondre à cette crainte pour favoriser le transport à vélo. De plus, une place de voiture équivaut à sept places de vélos.

J'avais suggéré à l'époque de stimuler, dans l'ensemble des parkings souterrains gérés par des sociétés privées, le remplacement dans un premier temps de dix places de voitures en vue d'y créer des cages susceptibles d'accueillir septante vélos. Cela constituerait un premier pas que le secteur privé pourrait mettre en œuvre, tout en lui garantissant de la location des emplacements une rentabilité équivalente à celle de la place de voiture.

À l'époque, vous m'aviez répondu que des fonds s'élevant à deux millions d'euros avaient été octroyés à la Région pour un plan de stationnement

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de voortgang van de werken voor de beveiligde ondergrondse fietsparkings".

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

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Op 28 september 2015 wees ik er in deze commissie op dat het verstandig zou zijn om in parkings fietsenstallingen te voorzien. Door het gebruik van andere vervoermiddelen te stimuleren, wordt het immers mogelijk om het autogebruik terug te dringen.*

Heel wat Brusselaars fietsen niet omdat ze bang zijn dat hun fiets wordt gestolen. Zij zullen wel fietsen als ze weten dat ze hun fiets veilig kunnen stallen. Bovendien kan je op één autostaanplaats zeven fietsen kwijt.

Ik stelde destijds voor om in eerste instantie in alle door privéondernemingen beheerde parkings tien autostaanplaatsen te vervangen door parkeerruimtes voor fietsen. Op die manier zou de privësector met dezelfde rentabiliteit een eerste stap in de richting van de verhuur van fietsenstaanplaatsen kunnen zetten.

U antwoordde toen dat het gewest over 2 miljoen euro beschikte voor de uitwerking van een fietsparkeerplan in de metrostations De Brouckere en Beurs. U wilde bovendien de omvorming van autostaanplaatsen naar fietsenstaanplaatsen in de parkings van kantoorgebouwen stimuleren.

Tijdens latere vergaderingen kwamen telkens weer de plannen voor de metrostations aan bod. Op

vélos prévu au niveau des stations de métro De Brouckère et Bourse. De plus, dans le cadre des immeubles de bureaux, vous aviez proposé de stimuler la conversion de places de stationnement pour voitures en places de stationnement pour vélos.

La Commission de l'infrastructure a traité à nouveau du sujet les 13 juin 2016 et 30 juin 2017. À chaque fois, ce sont les projets des stations Bourse et De Brouckère qui ont été mis en avant par le ministre. Le 6 décembre 2017, dans le journal *Le Soir*, paraissait un article intitulé "Profond lifting et parkings vélos pour les stations Bourse et De Brouckère". Cet article nous informait de la construction future de deux parkings pour vélos : 800 places à la Bourse et entre 400 et 450 à De Brouckère. Une partie des emplacements seraient sécurisés et accessibles par abonnement, et les autres seraient libres d'accès.

Quel est le calendrier précis de ce chantier ?

Par ailleurs, dans les débats antérieurs, la volonté exprimée était d'aboutir à une sorte de partenariat public-privé pour répondre au problème de stationnement des vélos. C'est dans cette optique que la proposition que j'avais émise consistait à stimuler le secteur privé, sans pour autant que les pouvoirs publics doivent investir.

Le ministre a-t-il eu des contacts avec les sociétés gestionnaires des parkings privés bruxellois en vue de les stimuler à mettre en place des cages à vélos qui pourraient fonctionner avec des systèmes d'abonnement ?

Dans l'affirmative, peut-il en donner les résultats ? Si aucun contact n'a eu lieu, peut-il justifier l'absence de discussion avec le secteur privé ?

Enfin, le ministre avait proposé d'inciter les entreprises à convertir certains parkings pour voitures en zones de stationnement pour vélos. Cette idée est intéressante, car ces parkings sont privés et offrent dès lors toute la sécurité nécessaire aux propriétaires des vélos qui y ont accès.

Le ministre peut-il faire le point sur l'avancement pratique de cette idée ?

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

6 december 2017 las ik in de krant dat in de fietsenparking Beurs 800 plaatsen zouden komen en in De Brouckere 400 tot 450 plaatsen. Een deel van die plaatsen zou bewaakt en betalend zijn, de rest wordt vrij toegankelijk.

Wanneer moeten de werken aan die fietsenstallingen klaar zijn?

Bovendien stelde u in het verleden voor om een publiek-private samenwerking aan te gaan om het probleem van de fietsenparkings aan te pakken. Het is vanuit die invalshoek dat ik mijn voorstel deed om de privésector te stimuleren, zonder dat de overheid moet investeren.

Overlegde u met de beheerders van Brusselse privéparkings om hen te stimuleren om fietsenparkings die met een abonnement werken, in te voeren? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo neen, kunt u uitleggen waarom u niet met de privésector overlegde?

Ten slotte stelde u voor om ondernemingen te stimuleren om bepaalde parkeerplaatsen tot parkeerzones voor fietsen om te vormen. Dat is een goed idee, aangezien de eigenaars van de fietsen weten dat hun voertuig daar veilig staat.

Hoeven staat u met de uitwerking van dat idee?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je commencerai par présenter le calendrier des chantiers. La rénovation de la station Bourse, et celle de la partie nord-sud de la station De Brouckère, incluant toutes deux un parking pour vélos, sont prévues pour la fin de l'année 2018. Quant à l'installation du tapis roulant à De Brouckère, elle devrait être réalisée au début 2019.

La rénovation de la partie est-ouest de cette même station devrait se dérouler à la fin de l'année 2019. Mais la possibilité d'accélérer les travaux est examinée.

À ma connaissance, l'Agence de stationnement n'a pas pris contact systématiquement avec les exploitants de parkings privés pour y installer des parkings pour vélos. Il est à noter qu'en tant que telle, la gestion d'un parking pour vélos n'est pas rentable.

Cependant, dans le cadre de l'octroi des permis d'environnement délivrés en vue de l'exploitation, un nombre minimum de places de stationnement pour vélos doit être prévu. Celui-ci varie en fonction de la classe du permis : 1a, impact important sur l'environnement et le voisinage ; 1b, faible impact. Cette compétence est toutefois du ressort de ma collègue Céline Fremault et de Bruxelles Environnement dans le cadre de la mise en œuvre des plans de déplacement des entreprises, ainsi que lors des contrôles de bonne mise en œuvre des permis d'environnement.

En ce qui concerne la conversion de certaines places de parking pour voitures en parking pour vélos, je ne dispose pas de données sur les réalisations des entreprises privées. Celles-ci sont en possession de Bruxelles Environnement qui gère les permis d'environnement.

Enfin, Mme Fremault et moi-même sommes en train de préparer un arrêté sur les parkings publics.

Mme la présidente.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (DéFI).- J'attire votre attention sur le fait que comme parlementaire, on s'adresse au gouvernement, et pas seulement à un ministre. J'ai déjà fait l'expérience de diviser mes questions, et le Bureau élargi m'a demandé de les

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De renovatie van het metrostation Beurs en van het deel op de noord-zuidverbinding van De Brouckere moet tegen eind 2018 klaar zijn, inclusief de fietsenparkings. Het deel op de oost-westas van dat laatste station wordt tegen eind 2019 afgerond, al laat ik wel bestuderen of dat sneller kan.*

Voor zover ik weet, nam parking.brussels niet systematisch contact op met de uitbaters van privéparkings om er fietsenparkings in te voeren. Het beheer van een fietsenparking op zich is overigens niet rendabel.

Bij de toekenning van milieuvergunningen is een van de voorwaarden voortaan echter wel dat er, afhankelijk van de klasse van de vergunning, een minimaal aantal parkeerplaatsen voor fietsen aanwezig is. Daarvoor zijn mevrouw Fremault en Leefmilieu Brussel bevoegd.

Ik heb geen gegevens over het aantal parkeerplaatsen dat privébedrijven naar fietsenparkings hebben omgevormd. Leefmilieu Brussel beschikt wel over die gegevens.

Samen met mevrouw Fremault werk ik momenteel aan een besluit betreffende de openbare parkings.

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

De heer Serge de Patoul (DéFI) (*in het Frans*).- *Als parlementslid richt ik mij tot de regering, niet tot één minister. Als ik mijn vragen opsplits, vraagt het Uitgebreid Bureau mij om ze weer samen te voegen. Dat is ook logisch, aangezien het om*

rassembler en une seule. Et c'est logique, puisqu'il s'agissait pratiquement des mêmes questions, posées à chaque ministre dans le cadre de ses compétences respectives.

M. Pascal Smet, ministre.- En raison des vacances, nous n'avons pu obtenir les réponses de ma collègue. Mais nous pouvons toujours lui demander de vous les transférer.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Je préfère cela.

Par ailleurs, vous avez dit que le parking vélo n'était pas rentable. Je n'en suis pas convaincu. Peut-être faudrait-il une discussion beaucoup plus technique, car si on remplace un emplacement pour voiture par sept emplacements pour vélo en location par abonnements, il est possible de faire des calculs de rentabilité...

M. Pascal Smet, ministre.- Le problème est qu'un cycliste - et je le suis moi-même - ne garera jamais sa bicyclette dans un parking public. Il faut que l'emplacement soit proche de son domicile. Si c'est le cas, c'est possible.

Nous préconisons actuellement avec l'Agence de stationnement une deuxième option. Dans certaines communes, il reste de grands espaces commerciaux non utilisés, comme c'est actuellement le cas à Saint-Gilles. Je préfère que l'Agence de stationnement loue ces espaces pour qu'on y mette les vélos, car ces lieux présentent l'avantage d'être intégrés au tissu urbain. On peut demander une participation aux frais pour la gestion, l'accès, les clés. Je suis prêt à investir dans ces projets et à fournir des subsides supplémentaires pour transformer des magasins non utilisés en parkings à vélos. C'est à mon avis beaucoup plus efficace, puisque cela permet aux gens de garer aussi leurs vélos à leur point de destination. Par exemple, si on veut aller au centre-ville à vélo, on ne va pas se garer au Q-Park Dansaert. C'est pour cette raison que nous avons prévu des espaces de stationnement à Bourse et à De Brouckère, qui sont des nœuds de destinations.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Plusieurs parkings souterrains sont situés en des lieux où l'on trouve un nombre important de bureaux.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais demander les chiffres à cet égard.

nagenoeg dezelfde vraag gaat, die ik aan verschillende ministers stel in het kader van hun bevoegdheden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Door de vakantie heb ik de antwoorden van mevrouw Fremault niet gekregen. Ik kan haar vragen om ze u te bezorgen.

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).-
Graag.

U zegt dat een fietsenparking niet rendabel is, maar dat geloof ik niet. Als je een autostaanplaats door zeven plaatsen voor fietsen met een abonnement vervangt, kan je de rendabiliteit berekenen ...

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Een fietser zal zijn fiets echter nooit in een openbare parking stallen. Hij wil zijn fiets dicht bij huis kwijt kunnen. Als daar een parking is, dan kan het.

Ik ben, samen met parking.brussels, voorstander van een tweede mogelijkheid. In bepaalde gemeenten staan grote commerciële ruimten leeg, die parking.brussels zou kunnen verhuren als fietsenparkings. Ik ben bereid daarin te investeren en voor bijkomende subsidies te zorgen voor de omvorming van leegstaande winkelpanden naar fietsenparkings. Dat is volgens mij veel doeltreffender, want daar kunnen de mensen hun fiets in de buurt van hun bestemming kwijt.

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).-
Heel wat ondergrondse parkings liggen in de buurt van een groot aantal kantoorgebouwen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Ik vraag de cijfers daarover op.

M. Serge de Patoul (DéFI).- L'un n'exclut pas l'autre. Une collaboration avec le secteur privé serait souhaitable afin que l'opération ne soit pas gérée uniquement par les pouvoirs publics et que l'on puisse disposer d'un certain nombre de places de parkings supplémentaires.

M. Pascal Smet, ministre.- Cette option n'est pas envisageable concernant les parkings à la place De Brouckère car seul un opérateur public peut en assurer la gestion.

- *L'incident est clos.*

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De twee mogelijkheden sluiten elkaar niet uit. De overheid kan met de privésector samenwerken voor het beheer van de fietsenparkings. Bovendien kan de privésector voor extra fietsenparkings zorgen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De parkings aan het De Brouckereplein kunnen enkel door een openbare instantie beheerd worden.*

- *Het incident is gesloten.*