



**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 5 MARS 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 5 MAART 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**

11

Question orale de M. Bruno De Lille

11

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

concernant "l'assouplissement de la formation à la conduite en Région wallonne et la concertation interrégionale en la matière".

Question orale de M. Jef Van Damme

14

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

concernant "les statistiques de sécurité routière".

Question orale de Mme Céline Delforge

16

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

concernant "les annonceurs de vitesse".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven

19

MONDELINGE VRAGEN

11

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille

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

betreffende "de versoepeling van de rijopleiding in het Waals Gewest en het overleg daarover tussen de gewesten".

Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme

14

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

betreffende "de statistieken van de verkeersveiligheid".

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge

16

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

betreffende "de snelheidsmeters".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven

19

<p>à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,</p> <p>concernant "les résultats enregistrés par les radars mobiles".</p> <p>Question orale de M. Mohamed Ouriaghli</p> <p>à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,</p> <p>concernant "l'installation de feux de signalisation avec des personnages féminins".</p> <p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la rationalisation des panneaux de signalisation".</p> <p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le développement de solutions de télégestion dans le cadre du nouveau Plan lumière".</p> <p>INTERPELLATIONS</p> <p>Interpellation de M. Paul Delva</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé</p>		<p>aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelings-samenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,</p> <p>betreffende "de resultaten van de mobiele radars".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Mohamed Ouriaghli</p> <p>aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelings-samenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,</p> <p>betreffende "de plaatsing van verkeerslichten met vrouwfiguren".</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de rationalisatie van de verkeersborden".</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de ontwikkeling van het telebeheer in het kader van het nieuwe lichtplan".</p> <p>INTERPELLATIES</p> <p>Interpellatie van de heer Paul Delva</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast</p>		<p>19</p> <p>19</p> <p>23</p> <p>23</p> <p>28</p> <p>28</p> <p>30</p> <p>30</p>
--	--	--	--	---

de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le nouveau Plan bus de la STIB".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het nieuwe busplan van de MIVB".
Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban,	31	Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban,
concernant "le baromètre de fréquentation 2017 de la STIB et les défis lancés par la perturbation de la mobilité en surface".		betreffende "de gebruiksbalkometer 2017 van de MIVB en de uitdagingen als gevolg van het vastlopend bovengronds verkeer".
Discussion conjointe – Orateurs :	34	Samengevoegde besprekking – Sprekers:
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)
QUESTIONS ORALES	44	MONDELINGE VRAGEN
Question orale de M. Fabian Maingain	45	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'état d'avancement du chantier de la Porte de Ninove".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de voortgang van de werken aan de Ninoofsepoort".
Question orale de M. Fabian Maingain	48	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la finalisation des chantiers prévus sur le parcours du Tour de France 2019 à Bruxelles".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het einde van de geplande werken op het parcours van de Ronde van Frankrijk 2019 in Brussel".
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	50	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

concernant "la place du vélo dans les transports en commun".		betreffende "de plaats van de fiets in het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Paul Delva	55	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	55
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le début des travaux dans les tunnels du complexe Reyers et l'impact sur la circulation".		betreffende "de start van de werken aan het Reyerscomplex en de impact op het verkeer".	
Question orale de M. Paul Delva	58	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	58
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'équipe d'intervention dans les tunnels".		betreffende "het interventieteam voor de tunnels".	
Question orale de Mme Céline Delforge	60	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	60
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la gestion des abribus sur le territoire de la Région".		betreffende "het beheer van de bushokjes op het grondgebied van het gewest".	
INTERPELLATION	63	INTERPELLATIE	63
Interpellation de Mme Julie de Groote	63	Interpellatie van mevrouw Julie de Groote	63
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,		tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,	
et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'ouverture du Chirec sur le site de Delta et son impact sur la mobilité".		betreffende "de opening van het Chirec op de Delta-site en de impact op de mobiliteit".	

Discussion – Orateurs :	64	Bespreking – Sprekers:	64
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Julie de Groote (cdH)		Mevrouw Julie de Groote (cdH)	
QUESTIONS ORALES	67	MONDELINGE VRAGEN	67
Question orale de Mme Julie de Groote	67	Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote	67
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la non-synchronisation des feux de circulation sur un axe régional majeur, la chaussée de Waterloo et ses conséquences sur la vitesse commerciale des bus qui l'empruntent".		betreffende "de niet-synchronisatie van de verkeerslichten op een belangrijke gewestelijke as, de Waterloosesteenweg, en de gevolgen daarvan voor de reisnelheid van de bussen aldaar".	
Question orale de Mme Julie de Groote	71	Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote	71
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le développement de l'offre de bus et de trams dans le nord-est de Bruxelles".		betreffende "de ontwikkeling van het bus- en tramaanbod in het noordoosten van Brussel".	
INTERPELLATIONS	73	INTERPELLATIES	73
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	73	Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	73
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le parking de dissuasion Ceria".		betreffende "de ontradingsparking Coovi".	
Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	73	Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	73
concernant "l'état d'avancement de la construction de parkings de dissuasion dans et en dehors de Bruxelles".		betreffende "de stand van de aanleg van ontradingsparkings in en buiten Brussel".	
Interpellation de M. Vincent De Wolf	73	Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	73
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le troisième Plan taxi".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het derde Taxiplan".
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, concernant "le Plan taxi".	74	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, betreffende "het Taxiplan".
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille, concernant "l'approbation du Plan taxi en première lecture".	74	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille, betreffende "de goedkeuring van het Taxiplan in eerste lezing".
Interpellation de Mme Céline Delforge à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la grève à la STIB le 19 février 2018".	74	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de staking bij de MIVB op 19 februari 2018".
Discussion – Orateurs :	77	Bespreking – Sprekers:
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
Interpellation de Mme Kenza Yacoubi à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'arrestation de migrants dans le cadre d'opérations de contrôle conjointes par des agents de la STIB et de la police sur le réseau de transports en commun bruxellois".	79	Interpellatie van mevrouw Kenza Yacoubi tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de arrestatie van migranten in het kader van gezamenlijke controle-operaties door personeel van de MIVB en de politie op het Brusselse openbaarvervoernet".
Discussion – Orateurs :	82	Bespreking – Sprekers:
Mme Zoé Genot (Ecolo)		Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister
Mme Kenza Yacoubi (PS)		Mevrouw Kenza Yacoubi (PS)
QUESTIONS ORALES	87	MONDELINGE VRAGEN
Question orale de Mme Anne-Charlotte	87	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-

d'Ursel		Charlotte d'Ursel
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "le contrôle de la propreté des chantiers en voirie".		betreffende "de controle van de netheid van de bouwplaatsen op de openbare weg".
Question orale de M. Marc Loewenstein	87	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "la fluidité du carrefour Alsemberg – Vanderkindere – Sept Bonniers".		betreffende "de doorstroming op het kruispunt Alsemberg – Vanderkindere – Zevenbunderslaan".
Question orale de M. Marc Loewenstein	90	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "le respect de l'emploi des langues à la STIB".		betreffende "de naleving van de taalwetgeving bij de MIVB".
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	93	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "le développement de Villo".		betreffende "de uitbouw van Villo".
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	95	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,
concernant "le manque de personnel à Bruxelles Mobilité".		betreffende "het personeeltekort bij Brussel Mobiliteit".
Question orale de M. Emmanuel De Bock	98	Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		aan de heer Pascal Smet, minister van de

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les problèmes récurrents au rond-point Churchill et la meilleure coordination et signalisation entre la Région et les communes lors de travaux".

Question orale de M. Bruno De Lille 106

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

concernant "les aménagements des abords de la gare du Midi, en particulier pour les usagers de la route actifs".

Question orale de M. Bruno De Lille 108

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

concernant "la suppression des pistes cyclables rue Ducale".

Question orale de M. Bruno De Lille 111

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

concernant "l'état d'avancement de l'amélioration de l'accessibilité de l'infrastructure et des équipements de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de terugkerende problemen aan de Churchill-rotonde en de betere coördinatie en signalisatie tussen het gewest en de gemeenten tijdens de werken".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 106

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

betreffende "de aanpassingen van de omgeving van het Zuidstation, meer specifiek voor de actieve weggebruikers".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 108

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

betreffende "de verwijdering van de fietspaden in de Hertogstraat".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 111

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

betreffende "de stand van zaken van het verbeteren van de toegankelijkheid van de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB voor personen met een beperkte mobiliteit".

*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. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'assouplissement de la formation à la conduite en Région wallonne et la concertation interrégionale en la matière".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Le 17 février 2018, le ministre wallon de la Mobilité, M. Di Antonio, a déclaré qu'à dater du 1^{er} juillet 2018, le délai entre la réussite de l'examen théorique et la présentation de l'examen pratique serait réduit à trente jours pour les jeunes demandeurs d'emploi ayant besoin du permis de conduire pour obtenir un emploi. Les grandes différences au niveau des formations à la conduite contredisent vos propos d'octobre 2017 sur l'harmonisation des dispositions en la matière entre les Régions et incitent les Belges à faire leur shopping, au détriment de la sécurité des usagers faibles de la route.*

Les dispositions adoptées à Bruxelles et en Wallonie contreviennent aux recommandations

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de versoepeling van de rijopleiding in het Waals Gewest en het overleg daarover tussen de gewesten".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op 17 februari 2018 kondigde Waals minister van Mobiliteit Di Antonio, aan dat jonge werkzoekenden voor wie een rijbewijs een vereiste is om een job te krijgen, vanaf 1 juli 2018 in Wallonië amper dertig dagen nadat ze geslaagd zijn voor het theoretisch examen al een praktijktest kunnen afleggen. In oktober 2017 zei u dat er regelmatig overleg is met de andere gewesten om de rijopleidingen op elkaar af te stemmen. De grote verschillen tussen de drie gewesten spreken dat echter tegen. Vlaams minister Weyts beweerde in Knack dat, wat hem betreft, overleg zelfs niet nodig is. Dat alles leidt ertoe dat de Belgen vlotjes aan 'rijbewijsshopping' kunnen doen. Ze opteren gewoon voor het gewest met de opleiding die hen het beste bevalt.

internationales qui préconisent des périodes d'apprentissage pratique plus longues.

Vous êtes-vous entretenu à ce propos avec vos collègues flamand et wallon depuis octobre 2017 ? Pourrions-nous consulter les comptes rendus de ces réunions ?

Un cadre commun pour les formations à la conduite a-t-il été recherché avec les autres Régions ou, au moins, avec l'une d'entre elles ? Qu'en est-il ressorti concrètement ?

Ce quatrième trajet de formation à la conduite s'appliquera-t-il à tous ou seulement aux demandeurs d'emploi ? Une telle distinction est-elle légalement autorisée ?

En Flandre, les parents qui souhaitent apprendre à conduire à leurs enfants doivent suivre eux-mêmes une formation de trois heures. Sera-ce également le cas à Bruxelles ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Concernant la formation à la conduite, la concertation est effectivement indiquée et indispensable, tant au niveau des administrations que des cabinets. Des réunions sont organisées chaque mois au niveau administratif, mais n'ont plus eu lieu depuis octobre entre les cabinets, étant donné que les autres Régions ont déjà pris leurs dispositions et n'estiment plus nécessaire de poursuivre la concertation de manière aussi intensive.*

Chaque Région a pu personnaliser la nouvelle formation à la conduite. Toutefois, il existe des éléments communs, comme l'application de la faute

De veiligheid van de zwakke weggebruikers lijkt hierbij ondergeschikt. Terwijl internationaal nochtans wordt aangeraden om in langere oefenperiodes te voorzien, wordt er in Brussel en Wallonië gekozen voor een systeem waarbij men vrijwel onmiddellijk na het theoretische examen al het praktische examen mag afleggen. Ik heb hierop al vaker gewezen, maar er blijft alsnog onduidelijkheid over bestaan.

Hebt u sinds oktober 2017 nog overlegd met uw Vlaamse en Waalse collega's? Met wie hebt u overlegd? Hoe vaak en wanneer? Kunnen wij daarvan de verslagen krijgen?

Is er samen met alle gewesten gezocht naar een gemeenschappelijk kader voor de rijopleidingen of, op z'n minst, samen met één ander gewest? Zijn daaruit concrete zaken voortgesproten? Indien niet, hoe komt dat dan?

Zal dat vierde traject voor de rijopleiding in Brussel, waarbij het mogelijk wordt om zonder oefenperiode en na slechts dertig uur rijles in de rijschool een praktisch examen af te leggen, voor iedereen gelden of enkel voor werkzoekenden? Mag u wettelijk gezien wel een dergelijk onderscheid maken?

In het Vlaams Gewest moeten begeleiders die hun kinderen willen leren rijden, zelf een opleiding van drie uur volgen. Zal dat ook in Brussel het geval zijn? Zo neen, waarom niet?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- U hebt gelijk dat overleg over de rijopleiding en de rijscholen aangewezen en noodzakelijk is, zowel binnen de administratie als op het niveau van de kabinetten. Op ambtelijk niveau zijn er nog elke maand overlegmomenten, maar het klopt dat er sinds oktober geen overleg meer is geweest tussen de kabinetten. Dat komt doordat in Vlaanderen en Wallonië de contouren van de rijopleiding zijn vastgelegd.

Tijdens de totstandkoming van de nieuwe rijopleiding waren er verschillende overlegmomenten. Nu het werk in de andere gewesten klaar is, vinden de andere collega's overleg met

grave dans le cadre de l'examen théorique de conduite, la limitation du nombre d'interprètes et le test de perception des risques.

Par contre, la formation de 30 heures s'applique uniquement à Bruxelles et en Wallonie.

Les 30 heures de formation ont été mises en place dans l'idée d'aider les demandeurs d'emploi infraqualifiés à accéder à des emplois dans les secteurs logistique et industriel. Cette formation est bien entendu ouverte à tous.

Un manuel sera publié pour les accompagnateurs. De plus, nous incitons - sans obligation - les accompagnateurs à suivre les troisième, quatrième, onzième et douzième heures de formation avec les candidats conducteurs.

dezelfde intensiteit niet langer noodzakelijk. Het maandelijkse ambtelijke overleg blijft wel behouden.

Elk gewest heeft in de nieuwe rijopleiding zijn eigen accenten kunnen leggen, binnen de gewestelijke bevoegdheden. Een aantal zaken loopt wel gelijk. Zo zullen de drie gewesten de 'zware fout' toepassen in het theoretische rijexamen en wordt het aantal tolken ingeperkt. In de praktische opleiding voeren de drie gewesten ook de risicoperceptietest in.

De dertigurenopleiding daarentegen is wel in Brussel en Wallonië van toepassing, maar niet in Vlaanderen. Dankzij de staatshervorming kan elk gewest zijn eigen accenten leggen.

De dertigurenopleiding kwam tot stand om een oplossing te bieden voor werkzoekenden. Laaggeschoolden moeten vaak een rijbewijs kunnen voorleggen, bijvoorbeeld om in de logistieke sector of in de industrie in de Rand te werken. Om die drempel weg te nemen, hebben we de dertigurenopleiding ingevoerd. Maar die staat natuurlijk open voor iedereen en niet alleen voor werkzoekenden. Daar zou geen wettelijke basis voor zijn.

In Brussel werken we aan een handboek voor begeleiders. Daarnaast moedigen we de begeleiders aan om het derde, vierde, elfde en twaalfde lesuur mee te volgen met de kandidaat-bestuurders. Zo kunnen ze op die momenten vragen stellen, bijvoorbeeld over het handboek dat hen moet helpen bij de vorming. Dat is niet verplicht, want we geloven meer in een aanmoedigende en bewustmakende aanpak.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Sur quels éléments la concertation porte-t-elle au niveau administratif ?*

Je continue à déplorer l'existence du système des trente heures, mais suis heureux qu'il soit ouvert à tous.

Je suis en faveur des trois heures de cours de conduite obligatoires pour les accompagnateurs.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U zegt dat alle politieke keuzes gemaakt zijn. Waar gaat het ambtelijk overleg dan nog over?

Ik blijf betreuren dat het dertigurensysteem bestaat, maar ik ben wel blij dat het voor iedereen geldt en niet enkel voor werkzoekenden. In Wallonië wordt de indruk gewekt dat dat wel zo is, wat ze volgens mij zeer moeilijk kunnen hardmaken.

Ik pleit voor een verplichting van drie uur rijles

Quand cette obligation entrera-t-elle en vigueur ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *La concertation au niveau administratif porte sur la sécurité routière au sens large. Pour les formations à la conduite, il s'agit d'aspects purement pratiques.*

Il va de soi que tous les candidats conducteurs doivent réussir le même examen, dont le niveau de difficulté est identique.

Je me tiens à l'échéance prévue pour l'entrée en vigueur du nouveau système, c'est-à-dire à l'automne 2018 au plus tard.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

voor begeleiders. Er zijn een heleboel mensen die anderen leren rijden, terwijl ze zelf nauwelijks les kregen. Ze leerden rijden van hun ouders of hebben hun rijbewijs nog gewoon afgehaald op het gemeentehuis. Als wij willen dat mensen goed leren rijden, moeten we ervoor zorgen dat hun begeleiders ook zo goed mogelijk rijden. De verplichte opleiding van drie uur - en dat is nog niet eens veel - wil ik in Brussel ook zien.

Wanneer wordt dat allemaal van kracht?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het ambtelijke overleg gaat over de verkeersveiligheid in de brede zin van het woord. Voor de rijopleidingen gaat het om puur praktische aspecten, zoals het toezicht op de rijscholen, het aantal examinatoren, de juiste aanwervingen enzovoort.

Alle kandidaat-chauffeurs moeten natuurlijk wel slagen voor hetzelfde examen, dat even moeilijk is voor iedereen, of je nu leert rijden met een rijschool of met een privébegeleider.

Ik had vooropgesteld dat het nieuwe systeem ten laatste in het najaar van 2018 in werking zou treden en die timing houd ik ook aan.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

concernant "les statistiques de sécurité routière".

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *En réponse à une question écrite concernant les chiffres de la sécurité routière en 2017, vous indiquiez ne disposer que des données jusqu'à la fin de 2016. Je comprends que les chiffres pour l'ensemble de 2017 ne soient pas disponibles à ce stade, mais vous pourriez tout de même avoir ceux des neuf premiers mois. Pourquoi ne possédez-vous pas encore ces chiffres ? Un suivi semestriel me semblerait pertinent.*

Avez-vous plus d'informations sur la méthodologie ? Les chiffres les plus récents sont-ils désormais disponibles ? Pouvez-vous nous les fournir ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Les statistiques de sécurité routière nous sont communiquées par quatre sources. La première est Statbel, l'office belge de statistique, dont les données officielles sont disponibles six mois après la période de référence. Pour l'année 2017, nous les recevrons donc en juin ou juillet 2018.*

Notre deuxième source est la police, qui nous livre chaque année les statistiques des infractions routières ayant donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal ou à une perception immédiate. Ce rapport est également transmis à nos services six mois après la période de référence. Nous attendons les données de 2017 pour la mi-2018.

La troisième source est le Parquet qui nous remet un rapport mensuel sur les accidents de la route mortels. En 2017, on dénombre vingt tués sur les voiries de la Région bruxelloise.

La quatrième source est le Vias Institute, qui publie régulièrement un baromètre de la sécurité routière. Je recevrai ces chiffres demain.

betreffende "de statistieken van de verkeersveiligheid".

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Op een schriftelijke vraag van begin dit jaar over de verkeersveiligheidscijfers voor het jaar 2017 antwoordde u me dat u enkel over de gegevens tot en met het jaar 2016 beschikt. Dat verbaast en verontrust me enigszins. Ik begrijp dat u begin 2018 nog niet over de volledige cijfers van 2017 beschikt, maar dan toch alvast over die van de eerste negen maanden. Hoe komt het dat u die cijfers nog niet ter beschikking heeft? Een halfjaarlijkse opvolging lijkt me nochtans relevant.

Hebt u meer informatie over de methodologie? Zijn de recentste cijfers er ondertussen? Kunt u ze ons bezorgen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- We beschikken over vier verschillende bronnen voor de verkeersveiligheidsstatistieken. Er zijn vooreerst de officiële gegevens die gepubliceerd worden door Statbel, het Belgische statistiekbureau. Die resultaten zijn zes maanden na afloop van de referentieperiode beschikbaar. Voor het jaar 2017 zal dat dus in juni of juli 2018 zijn.

De tweede bron is de politie, die ons jaarlijks op de hoogte houdt van de statistieken van de verkeersinbreuken. De federale politie beschikt over een databank met de inbreuken die aanleiding gaven tot het opmaken van een proces-verbaal of een onmiddellijke inning. Het rapport dat daaruit voortvloeit, wordt ook zes maanden na de referentieperiode bezorgd aan onze diensten. De gegevens voor 2017 verwachten we midden 2018.

De derde bron is het parket, dat maandelijks verslag uitbrengt aan onze diensten. Het betreft uitsluitend de overlijdens bij een verkeersongeval. Na navraag bij het parket bleek dat er in 2017 twintig dodelijke verkeersslachtoffers in het Brussels Gewest zijn geweest.

De vierde bron is het Vias Institute, het voormalige Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. Dat brengt op regelmatige basis een verkeersveiligheidsbarometer uit. Die cijfers ontvang ik morgen. Het Vias Institute maakt ze echter zelf bekend in het kader van een integraal overzicht van de verkeersveiligheid, inclusief de cijfers voor Brussel.

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *Le seul chiffre dont vous disposez aujourd'hui concerne donc le nombre de tués de la route. S'agit-il du nombre de décès dans les trente jours suivant l'accident ou au moment même de l'accident ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Ce sont les décès sur place.*

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *J'attends avec impatience de découvrir les résultats qui seront publiés demain.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les annonceurs de vitesse".

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

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Het enige cijfer waarover u vandaag beschikt, komt van het parket en behelst het aantal dodelijke slachtoffers. Gaat het om het aantal overlijdens tot een periode van dertig dagen na het ongeluk of om de overlijdens op het moment van het ongeluk?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het gaat om de overlijdens ter plekke.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik kijk uit naar de resultaten die morgen bekendgemaakt worden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de snelheidsmeters".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La lutte contre la vitesse excessive s'appuie sur deux dispositifs matériels complémentaires : d'une part, les radars, destinés à réprimer les infractions et, d'autre part, les avertisseurs de vitesse, qui ont plutôt comme vocation de rappeler la limite en vigueur et d'attirer l'attention des conducteurs sur la vitesse à laquelle ils roulent.

Pour des raisons facilement compréhensibles, les radars intègrent une marge d'erreur vers le haut de façon à éviter de flasher les automobilistes qui sont tout juste au-dessus de la limite. Par ailleurs, il est normal qu'une telle marge soit prise en compte, dans la mesure où une amende vient sanctionner les infractions enregistrées.

Par contre, il est regrettable de constater que, sauf exception, les avertisseurs de vitesse intègrent cette marge d'erreur de telle façon que la vitesse constatée qu'ils affichent est bien souvent inférieure à celle réellement pratiquée par le conducteur. On se retrouve donc dans la situation absurde où celui ou celle qui roule dans les limites reçoit comme message qu'il ou elle peut aller plus vite - sur certains axes, c'est quasiment une incitation, lorsque le conducteur de la voiture suivante est un peu trop pressant -, tandis que celui ou celle qui roulera, par exemple, à 55km/h là où le 50 km/h est de rigueur, se verra gratifié d'un smiley ou d'un affichage au vert.

Autrement dit, au lieu d'inciter à rester dans les limites, on instaure une norme de facto plus élevée que la règle.

Je souhaiterais savoir s'il y a une explication valable à cet état de fait ou s'il s'agit d'un aspect qui n'est pas pris en compte, les avertisseurs étant simplement réglés par automatisme sur les mêmes paramètres que les radars ?

Pouvez-vous me dire s'il a déjà été envisagé de remédier à cette situation ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Comme vous le précisez dans votre question, il y a deux catégories de radars : le radar préventif et le radar répressif.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- In de strijd tegen overdreven snelheid worden twee elkaar aanvullende middelen ingezet: de radar, waarmee overtredingen worden vastgesteld, en de snelheidsborden, die de aandacht van de bestuurder vestigen op zijn snelheid.

Om te voorkomen dat auto's die net boven de snelheidslimiet zitten, worden geflitst, is in de radars een foutenmarge ingebouwd. Dat is niet meer dan normaal, aangezien geregistreerde overtredingen met een boete worden bestraft.

Wat echter wel te betreuren valt, is dat in nagenoeg alle snelheidsborden diezelfde foutenmarge is ingebouwd, zodat ze bijna altijd een lagere dan de werkelijke snelheid aangeven. Wie zich aan de maximumsnelheid houdt, krijgt daardoor het signaal dat hij gerust wat sneller kan rijden, terwijl wie net wat te snel gaat, met een smiley wordt beloond.

Kunt u daar een verklaring voor geven, of werd er met dat aspect gewoonweg geen rekening gehouden omdat de borden volgens dezelfde parameters worden afgesteld als de radars? Hebt u al overwogen om de borden te laten aanpassen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (*in het Frans*).- Bij repressieve flitsers geldt een wettelijke marge. Nog niet zo lang geleden kon de politie zelf kiezen vanaf welke snelheid ze flitste. De nieuwe circulaire van de procureur des

Pour les radars répressifs, il existe un seuil de tolérance légale. Jusqu'à récemment, la police pouvait configurer l'appareil à la vitesse à partir de laquelle elle souhaitait flasher. Toutefois la nouvelle circulaire du collège du procureur général prévoit une harmonisation et demande à la police d'adopter une marge de 6km/h. Désormais, le flash s'enclenche dès que la vitesse autorisée est dépassée de 7km/h.

Une telle marge de tolérance n'existe pas pour les radars préventifs. La police applique la vitesse officielle. Par contre la vitesse au compteur d'un véhicule peut différer de la vitesse réelle affichée par le radar. Cette différence varie d'un modèle de véhicule à un autre et en fonction de la vitesse réelle. La vitesse indiquée au compteur d'un véhicule est en effet souvent supérieure à la vitesse réelle. Le radar est étalonné pour afficher la vitesse réelle et son étalonnage est vérifié tous les deux ans.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vais presque regretter d'avoir posé la question. Donc, on ne roule pas assez vite. C'est pour rire.

Merci de votre réponse. J'ai néanmoins l'impression que certains avertisseurs sont réglés de manière à être synchronisés avec les radars répressifs.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Ce n'est pas ce que nous ont transmis les services de police.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous devons les croire.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- On croit ce qu'affirme la police.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai personnellement déjà constaté, en roulant à 50 km/h selon le compteur, qu'à certains endroits, j'étais dans la limite, tandis qu'ailleurs, ce n'était pas le cas.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- C'est possible. Cela veut simplement dire que vous ne

Konings vraagt de politie een marge van 6 km/uur te hanteren. Voortaan wordt er dus geflist vanaf 7 km/uur boven de toegelaten snelheid.

Zo'n marge is er niet voor informatieborden. Die zijn ingesteld op de officieel toegestane snelheid en worden om de twee jaar geijkt. De snelheidsmeter van een auto kan echter afwijken van de reële snelheid die het informatiebord aangeeft. De afwijking verschilt van model tot model.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Toch heb ik de indruk dat sommige van die borden net zoals repressieve flitsers zijn afgesteld.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- Dat is niet wat de politie ons heeft meegeleerd.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Moeten we die geloven?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- We geloven de politie op haar woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Ik heb persoonlijk al gemerkt dat, als ik volgens mijn snelheidsmeter 50 km/uur rijdt, ik op sommige plaatsen onder de snelheidsgrens blijf, terwijl dat op andere plaatsen niet zo is.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- Dat kan. Dat wil gewoon zeggen dat u

rouliez pas réellement à 50 km/h, mais que le compteur affichait 50 alors qu'en réalité, vous rouliez peut-être à 47km/h.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

concernant "les résultats enregistrés par les radars mobiles".

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

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED OURIAGHLI

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

concernant "l'installation de feux de signalisation avec des personnages féminins".

niet echt tegen 50 km/uur reed, terwijl uw snelheidsmeter dat wel aangaf.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

betreffende "de resultaten van de mobiele radars".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

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

betreffende "de plaatsing van verkeerslichten met vrouwenfiguren".

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

M. Mohamed Ouriaghli (PS).- L'accord de gouvernement stipule : "La Région bruxelloise aspire à une société dans laquelle tout le monde bénéficie des mêmes chances. Tous les citoyens doivent être traités de façon égale et sans discrimination, quels que soient leur sexe, leur origine, leur identité, leur état de santé, leur croyance et conviction philosophique ou religieuse, leur orientation sexuelle." Hélas, des faits tels que les inégalités entre hommes et femmes ou le harcèlement moral ou sexuel des femmes abondent encore dans notre société.

À côté des mesures législatives pour lutter contre de tels comportements et arriver à une réelle égalité des genres, des mesures symboliques sont aussi nécessaires pour faire évoluer les mentalités. C'est pourquoi, la ville de Melbourne, en Australie, a initié une expérience de douze mois dans les grands axes de la ville, consistant à remplacer les bonhommes traditionnels des feux de signalisation par des personnages féminins. L'objectif est de sensibiliser inconsciemment les personnes et de favoriser l'égalité des chances entre le sexe féminin et le sexe masculin. En mars 2018, l'expérience arrivera à son terme et les effets escomptés seront mesurés et évalués.

La Dernière Heure du mardi 30 janvier 2018 mettait par ailleurs en avant la généralisation des feux de signalisation cyclo-piétons avec, comme objectif, la réduction du nombre des accidents. En effet, dans une trentaine de carrefours bruxellois, des feux de signalisation avec une lentille double dans laquelle sont représentés un cycliste et un piéton vont être mis en place. Le but est d'éviter toute confusion lorsque ces derniers traversent, et surtout de réduire le nombre d'accidents. Le même genre de canal pourrait être utilisé afin de sensibiliser inconsciemment les citoyens.

En concertation avec M. Smet, l'initiative de doter sept carrefours bruxellois de feux représentant des personnes du même sexe dans le cadre de la Belgian Pride et de la conférence du forum Idahot (International Day Against Homophobia and Transphobia, Journée internationale contre l'homophobie et la transphobie) avait été menée en mai 2017. Cette action a-t-elle donné des résultats positifs ?

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

De heer Mohamed Ouriaghli (PS) (*in het Frans*).- *Conform het regeerakkoord streeft de Brusselse regering naar een maatschappij waarin iedereen dezelfde kansen krijgt. Alle burgers verdienen een gelijke behandeling, ongeacht hun geslacht, oorsprong, identiteit, gezondheidstoestand, geloof, seksuele geaardheid en filosofische of religieuze overtuiging. Helaas kennen we talloze voorbeelden van de ongelijkheid tussen mannen en vrouwen of morele of seksuele intimidatie van vrouwen.*

Naast wetgevende maatregelen om dergelijk gedrag te bestrijden, zijn er ook symbolische maatregelen nodig om een mentaliteitswijziging in de hand te werken. Daarom startte de stad Melbourne in Australië een jaar geleden een experiment op de grote invalswegen. De traditionele mannetjes op de voetgangerslichten werden vervangen door vrouwelijke personages, met de bedoeling de bevolking subtiel te beïnvloeden en de gelijkheid van kansen tussen mannen en vrouwen te bevorderen.

La Dernière Heure van dinsdag 30 januari schreef dat een dertigtal Brusselse kruispunten gedeelde verkeerslichten voor fietsers en voetgangers krijgen. Waarom zouden we die verkeerslichten niet voor bewustmaking gebruiken, zoals in Melbourne?

Naar aanleiding van de Belgian Pride in mei vorig jaar kregen zeven kruispunten verschillende figuurtjes van hetzelfde geslacht. Heeft die actie positieve resultaten opgeleverd?

Bent u van plan om het initiatief naar bepaalde evenementen uit te breiden of een permanent karakter te geven?

Hoeveel kost het om de figuurtjes op de verkeerslichten aan te passen?

Welke andere bewustmakingscampagnes voert u om de gelijkheid tussen vrouwen en mannen te bevorderen?

Envisagez-vous de poursuivre cette action pour des événements précis ou de manière plus définitive ? En effet, cette action pourrait être pérennisée et s'articuler autour de différentes idées liées à l'égalité des chances entre tous les citoyens.

Techniquement, est-il facile ou non de remplacer uniquement la lentille ou de modifier simplement l'icône de manière informatique ? Quel serait l'impact budgétaire ?

Quelles autres initiatives (campagnes de sensibilisation) avez-vous mises en place en matière d'égalité des genres ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- L'année dernière, en collaboration avec M. Smet, nous avions équipé certains feux de signalisation aux carrefours pour promouvoir l'égalité entre hommes et femmes. C'était davantage une action symbolique en faveur de la communauté LGTBIQ (lesbian, gay, bisexual, transgender, intersex, and questioning) à l'occasion de la Belgian Pride qu'un projet pilote généralisé.

Remplacer les silhouettes piétonnes des feux par des personnages féminins pourrait être un signal fort, mais il est difficile de juger si cela aurait un impact véritable sur la sécurité routière des Bruxellois. En effet, nombreux sont ceux qui n'ont pas remarqué le changement de la silhouette en cyclo-piéton, en phase de test. À ce stade, il est donc opportun d'attendre les résultats de l'expérience australienne.

Le budget alloué était de 7.500 euros.

L'opération technique n'est pas très compliquée. Toutefois, le remplacement des silhouettes est plutôt long et fastidieux pour les techniciens, car les feux pour piétons ne sont pas conçus pour une telle intervention. Cela exigerait beaucoup de travail.

Le coût de l'opération serait de plus d'un million d'euros. Je ne peux pas prendre seule la décision. Je dois le faire avec mon homologue M. Smet.

(poursuivant en néerlandais)

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- Vorig jaar hebben we inderdaad de figuurtjes op een aantal verkeerslichten gewijzigd naar aanleiding van de Belgian Pride. Het ging veeleer om een symbolisch initiatief dan om een globaal proefproject.

Vrouwelijke figuurtjes aanbrengen, zou een sterk symbool kunnen zijn, maar veel mensen hebben zelfs nog niet gemerkt dat er ondertussen gedeelde verkeerslichten voor fietsers en voetgangers zijn. Het is dus beter om eerst de resultaten van het Australische experiment af te wachten.

Het initiatief kostte 7.500 euro. Het neemt vooral veel tijd in beslag om de figuurtjes te vervangen. De volledige operatie zou meer dan een miljoen euro kosten. Zo'n beslissing kan ik alleen in samenspraak met collega Smet nemen.

(verder in het Nederlands)

We moeten de kosten tegen de baten afwegen.

(verder in het Frans)

Zoals u weet, moet elk lid van de regering bij de beslissingen die hij of zij neemt, nagaan of die de ongelijkheid tussen mannen en vrouwen niet vergroten.

We voeren ook acties in het kader van de verkeersveiligheid, zoals 'Ping if you care', waarmee fietsers kunnen aangeven waar ze zich onveilig voelen. De resultaten worden in april

*Nous devons considérer le rapport coûts-bénéfices.
(poursuivant en français)*

Pour la troisième question, je dois quand même faire référence à notre politique en matière d'approche intégrée de la dimension de genre. Comme vous le savez, puisque vous êtes très actif en commission où vous posez souvent des questions sur l'égalité des chances, chaque ministre et secrétaire d'Etat doit soumettre toute décision qu'il prend à un test de genre pour vérifier si elle creuse ou non le fossé entre les hommes et les femmes. En l'occurrence, il y a une alarme. Il faut donc changer la règle initiale.

Nous menons aussi des actions dans le cadre de la sécurité routière, notamment au travers de l'action "Ping if you care". Il s'agit d'une sorte de bouton-poussoir placé sur le guidon du vélo que le cycliste enfonce à chaque fois qu'il rencontre une situation vécue comme dangereuse. Un signal est ensuite envoyé au moyen d'un appli installée sur son smartphone. Nous en communiquerons les résultats au mois d'avril. Nous disposerons alors de données intéressantes nous permettant d'évaluer si les femmes vivent différemment ou non le fait de se déplacer à vélo. J'attends donc ces résultats avec impatience.

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

M. Mohamed Ouriaghli (PS).- Oui, je suis au courant de l'opération qui a consisté à remplacer le piéton par un cycliste et c'est précisément la raison pour laquelle je vous interrogeais sur le bilan. Il vous revient de juger de l'opportunité de la démarche, malgré son coût d'un million d'euros, et d'en discuter avec M. Smet.

Dans le même domaine, je vous invite à signer la pétition lancée par l'association bruxelloise Step (Sensibilisation à la tolérance via l'éducation permanente) demandant de changer le terme "Journée internationale des femmes" en "Journée internationale des droits des femmes". En effet, cette journée est devenue au fil du temps une Saint-Valentin bis à l'occasion de laquelle les gens offrent des roses et des parfums, alors que son message doit être celui des droits des femmes bafoués partout dans le monde.

bekendgemaakt. Met die gegevens zullen we kunnen evalueren of fietsverplaatsingen anders beleefd worden door vrouwen dan door mannen.

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

De heer Mohamed Ouriaghli (PS) (in het Frans).- *Ik ken het initiatief om het voetgangers-silhouet te vervangen door dat van een fietser. Wat heeft dat opgeleverd? Samen met de heer Smet moet u oordelen of het sop de kool waard is.*

Ik nodig u uit om de petitie van de Brusselse vereniging Step (Sensibilisation à la tolérance via l'éducation permanente) te ondertekenen. De auteurs van de petitie willen de term 'Internationale Vrouwendag' vervangen door 'Internationale Dag van de Vrouwenrechten'. De vrouwendag is mettertijd immers tot een soort tweede Valentijnsdag verworden.

- *L'incident est clos.*

(*M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la rationalisation des panneaux de signalisation".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La Région bruxelloise souffre depuis de très nombreuses années d'une gestion incohérente et désordonnée des panneaux de signalisation. Nous vous interpellons régulièrement à ce sujet. Ici, nous allons plus particulièrement nous attacher aux panneaux indicateurs.

Cette situation se manifeste par l'existence d'une jungle de panneaux d'orientation et d'information, caractérisée par des redondances, des agencements inadéquats, des informations obsolètes, voire incorrectes, et, enfin, une absence de hiérarchie de la pertinence des indications, et corollairement, une absence de pertinence même de certains panneaux.

Les conséquences de cette gestion chaotique sont nombreuses : saturation visuelle, confusion au niveau des indications, surexploitation de la voirie et des trottoirs pour les implantations, conservation de panneaux non pertinents ou obsolètes et, enfin, surcoût pour la collectivité.

Les causes d'une telle situation semblent relever d'une incapacité structurelle à opérer un renouvellement adéquat sur la base de critères pertinents, d'une incapacité pour certains gestionnaires de voiries régionales et communales à se projeter dans la peau des piétons, automobilistes et cyclistes, voire tout simplement

- *Het incident is gesloten.*

(*De heer Jamal Ikazban, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de rationalisatie van de verkeersborden".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Het beheer van de Brusselse verkeersborden verloopt al jarenlang onsaamhangend en ongeordend. We vinden een allegaartje aan wegwijsers en informatieborden, soms met overbodige of onjuiste informatie. Bovendien zijn de aanwijzingen niet altijd pertinent. De gevolgen van dat chaotische beheer zijn veelvuldig: visuele overdaad, verwarring, overmatig gebruik van de weg of de voetpaden, behoud van overbodige borden en een te hoge kostprijs.*

De situatie is ontstaan door structurele onkunde (er worden geen pertinente criteria gehanteerd voor de vernieuwing van de borden), door het onvermogen van bepaalde beheerders om zich in de plaats te stellen van voetgangers, automobilisten en fietsers, door een gebrek aan kennis van het terrein of het niet kunnen oordelen over de reële behoeftte aan informatie.

Onlangs werden er bij het gebruik van de parkeergeleidingsborden verschillende incoherenties vastgesteld: verkeerde benaming van geografische zones, dynamische borden die het aantal vrije parkeerplaatsen niet aangaven, onhandige plaatsing van borden voor automobilisten, onvolledige benaming van parkings en een gebrek aan borden op verscheidene strategische locaties.

d'une absence de connaissance du terrain et d'une incapacité à juger efficacement des nécessités réelles au niveau de l'information à donner et du type de déploiement de ces dispositifs.

Parmi les derniers exemples en date, à l'occasion du récent déploiement des panneaux de téléjalonnement, nous avons pu constater de nombreuses incohérences :

- des localisations inexactes dans l'intitulé de zones géographiques, semant la confusion dans le chef des Bruxellois et des visiteurs belges et étrangers ;

- contrairement à ce qui a été affirmé à plusieurs reprises, et encore dernièrement dans la note d'orientation budgétaire, certains panneaux dynamiques ne signalent pas la proximité ou le nombre de places de parking situées dans un environnement immédiat ;

- la manière dont ont été placés certains panneaux est peu adéquate pour l'automobiliste ;

- plusieurs panneaux affichent des intitulés de parking incomplets, alors qu'il y a assez de place pour y écrire les noms en entier ;

- des panneaux manquent en divers endroits stratégiques.

Globalement, certains panneaux semblent avoir été conçus, non en fonction de l'automobiliste, mais à partir de raisonnements quelque peu nébuleux faisant visiblement fi du terrain et d'un sens commun bruxellois en matière de géographie, de localisations ou d'intitulé des quartiers. À cela s'ajoute que le déploiement des panneaux statiques et dynamiques semble ne pas avoir été accompagné de la suppression de panneaux indicateurs redondants ou inadéquats.

Cet exemple du téléjalonnement n'est qu'un aspect de la question, mais il met en exergue les problèmes soulevés. Il est dommage, en outre, que l'on n'ait pas profité de ce déploiement pour opérer une grande rationalisation du paysage des panneaux et poteaux indicateurs. Une telle rationalisation aurait permis de supprimer une série de panneaux, d'en corriger ou d'en remplacer d'autres et d'établir cette fameuse hiérarchie, tant attendue, des informations fournies aux usagers de la route.

Sommige borden lijken niet op maat van de automobilist te zijn ontworpen en getuigen van een gebrek aan terreinkennis. Bovendien heeft men bij het plaatsen van de statische en dynamische borden nagelaten om een deel van de oude borden weg te halen.

Het is jammer dat de ingebruikname van de telegeleidingsborden niet gepaard is gegaan met een globale rationalisatie van de verkeersborden. In de budgettaire oriënteringsnota kondigde u daarover een studie aan. Volgens welke methode wordt die studie uitgevoerd? Wanneer? Zal ze uitmonden in een wijziging van de regelgeving, in samenwerking met de gemeenten? Wordt de studie intern uitgevoerd of uitbesteed? Als ze wordt uitbesteed, wanneer wordt de openbare aanbesteding dan bekendgemaakt? Hoeveel middelen worden ervoor uitgetrokken?

Welke maatregelen kunnen er in afwachting van de resultaten al worden genomen? Hoeveel correcties werden er in 2017 aan de borden aangebracht en hoeveel heeft dat gekost?

Welke correcties aan de statische telegeleidingsborden en welke verplaatsingen, aanpassingen en verwijderingen van borden zijn er in 2018 nog gepland?

In de Koloniënstraat prijken er op verschillende borden verschillende zones: volgens het ene bevinden we ons in de Pachecozone, volgens een ander in de zone van het Koninklijk Park en volgens nog een ander in de Rogierzone. Een defect bord werd niet weggehaald. Aan de Albertinabibliotheek staat dan weer nergens een bord dat de nabijgelegen parkeergarage aanduidt.

En wat heeft een weggebruiker aan een melding als "zone Bota"? Niet alleen is die onbegrijpelijk voor een niet-Brusselaar maar bovendien staat het bord nog eens ver van de Kruidtuin.

(Opmerkingen van de voorzitter)

Dans la note d'orientation budgétaire, vous avez annoncé le lancement d'une étude visant à rationaliser la signalisation et les poteaux. Quelle est la méthode retenue pour cette étude ? Quel est son calendrier ? Est-elle censée déboucher également sur une réforme réglementaire en collaboration avec les communes ? Si oui, selon quel périmètre ?

Par ailleurs, cette étude sera-t-elle réalisée en interne ou externalisée ? S'il s'agit d'une étude externe, quand le marché public sera-t-il lancé et quel est le budget prévu ?

Dans l'attente des résultats, quelles mesures ont-elles été concrètement mises en place pour remédier aux divers problèmes ? Pouvez-vous nous dire le nombre d'opérations correctrices qui ont été effectuées en 2017 et leur coût ?

Quelles sont les actions programmées en 2018 en ce qui concerne les corrections du contenu d'indications de panneaux de téléjalonnement statiques, les rectifications de l'emplacement de certains panneaux, leur mise en cohérence avec les localisations et la suppression de redondances dans certains cas ?

Je voudrais vous montrer quelques photos de panneaux très surprenants. Un cas d'école est celui de la rue des Colonies, où une foule de panneaux annoncent des zones différentes. L'un d'entre eux annonce qu'on se trouve dans la zone Pachéco, alors qu'on est à proximité du Parc royal, un autre informe qu'on est dans la zone Rogier alors qu'on est toujours au Parc royal. Un vieux panneau éteint n'a pas été enlevé. À côté de l'Albertine, rien n'indique la présence d'un parking à proximité. Certaines zones ne veulent rien dire. Et des abréviations montrent que le jargon bruxellois, c'est sympa mais incompréhensible. Que veut dire "zone Bota" pour l'usager, alors qu'on est loin du Botanique ?

Ces erreurs sont inimaginables ! Je voulais rappeler ce problème, que j'ai déjà soulevé, mais pour lequel rien n'a changé.

(Remarques du président)

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est vrai que l'organisation des panneaux de signalisation, avec des voiries régionales, communales et autres, pourrait un jour être simplifiée.

Bruxelles Mobilité prépare le démarrage d'une étude, qui courra sur quatre mois. Une étude similaire avait déjà été menée dans les années 90. Elle servira de base et sera actualisée. L'objectif est de donner plus de cohérence à l'organisation des panneaux. Les communes seront associées à l'élaboration des itinéraires fléchés vers des lieux situés sur leur territoire. Un bureau d'étude externe sera chargé de cette mission.

L'administration traite uniquement les plaintes relatives à ce type de signalisation et les nouvelles demandes.

S'agissant du téléjalonnement, la situation est plus nuancée. Une rationalisation des panneaux dynamiques a eu lieu. Sur les photos que vous nous montrez, tous les panneaux n'ont pas été placés par la Région. Certains l'ont été par la Ville de Bruxelles ou par des propriétaires privés.

Quatre anciens panneaux de téléjalonnement ont été enlevés sur la rue de Loi. Il en est de même dans le Pentagone. L'opération a coûté 4.000 euros en 2017. De nouveaux panneaux seront placés cette année dans le cadre de la deuxième phase du téléjalonnement.

L'étude et la consultation relatives à cette deuxième phase sont en cours. L'étude sera relativement courte. Des actions seront entreprises sur cette base en concertation avec les communes. Des améliorations devront être apportées, mais l'ampleur du travail est telle que nous l'avons désormais pris en main, comme je vous l'avais annoncé.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il eût tout de même été plus simple de faire cette étude avant de les placer, car ils viennent d'être installés aux mauvais endroits. C'est incroyable de dire qu'on va faire l'étude après coup !

Le deuxième point, c'est la zone. Dans quelle zone allez-vous travailler ? Vous dites que vous allez

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De plaatsing van de borden moet inderdaad worden vereenvoudigd.*

Brussel Mobiliteit heeft bij een adviesbureau een studie besteld die vier maanden zal duren en de coherentie van de plaatsing van de borden moet verbeteren. De gemeenten worden bij de studie betrokken voor borden die naar plaatsen op hun grondgebied verwijzen.

Voor de parkeergeleidingsborden is er een rationalisering uitgevoerd. De borden op uw foto's zijn niet enkel door het gewest geplaatst, maar ook door de stad Brussel en privé-eigenaars. In de Wetstraat en de Vijfhoek werden oude parkeergeleidingsborden weggehaald. Dat alles heeft in 2017 4.000 euro gekost.

Dit jaar zullen er in het kader van de tweede fase van de parkeergeleiding nieuwe borden worden geplaatst.

Op basis van de studie zullen we in overleg met de gemeenten initiatief nemen. Er zijn verbeteringen nodig, maar het is een werk van lange adem.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *De studie had voor de plaatsing van de borden moeten worden uitgevoerd. Nu staan ze immers al op een foute plaats!*

Welke perimeter zult u kiezen? Het probleem stelt zich immers in het volledige gewest.

faire appel à un bureau externe, mais en fait, c'est toute la Région bruxelloise qui est concernée.

(Remarques de M. Smet)

C'est à cette échelle-là, donc cela va aussi toucher aux parkings de transit.

Quant aux panneaux dynamiques existant en Région bruxelloise, dépendent-ils tous de la Région ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ne faut-il pas, alors, monter une "task force" ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce que nous devons mettre en place, c'est une ville. J'étais à Vienne la semaine dernière et j'étais très étonné d'entendre tous les responsables politiques dire que Bruxelles était à chaque fois la référence en matière de choses à ne pas faire.

Vienne est une ville centralisée avec des districts, et parfois les districts veulent avoir plus de pouvoir. On montre alors Bruxelles en contre-exemple. Il est plus simple d'avoir une seule agence pour régler ces problèmes, mais pour ce faire, il faut réorganiser cette ville. Cela sera sans doute sur la table de la prochaine législature.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai du mal à comprendre pourquoi on ne commence pas maintenant. Pour la "task force", il suffit de mettre les dix-neuf communes autour de la table et de voir les endroits...

M. Pascal Smet, ministre.- Dans d'autres villes, cela implique de réunir deux personnes ! Ici, il faut mettre 40 personnes autour de la table. Quarante ! C'est 40 salaires !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Non, ce n'est pas 40 salaires. C'est convier des gens à une réunion de travail pour obtenir des résultats enfin probants.

- L'incident est clos.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ook de overstapparkings worden erdoor beïnvloed.

Is het Brussels Gewest bevoegd voor alle bestaande dynamische borden?

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Moet er dan geen 'taskforce' worden opgericht?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*-
Het is eenenvoudiger als een centraal agentschap de problemen oplost, maar daarvoor moet dit stadsgebied eerst worden gereorganiseerd. Dat zal tijdens de volgende legislatuur wellicht ter sprake komen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Waarom begint men nu niet? Voor een taskforce volstaat het om de negentien gemeenten rond de tafel te krijgen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In andere steden volstaat het om twee personen bij elkaar te krijgen. Hier veertig! Dat zijn ook veertig salarissen!*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Neen, de salarissen zijn naast de kwestie. Het gaat om een werkvergadering om het gewenste doel te bereiken.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le développement de solutions de télégestion dans le cadre du nouveau Plan lumière".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous ai déjà interpellé concernant le Plan lumière il y a quatre mois, et vous aviez annoncé que vous alliez l'envoyer à la commission pour que nous puissions en prendre connaissance. Nous ne l'avons toujours pas reçu, alors que nous vous avons envoyé une lettre de rappel à ce sujet. Ce n'est pas correct d'annoncer des choses qui ne sont pas respectées.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est disponible sur le site internet.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Non, je l'ai encore cherché la semaine dernière et je ne l'ai pas trouvé. Dans le cadre de l'ancien Plan lumière de la Région bruxelloise, des solutions de modulation de l'éclairage public ont été testées en zones vertes, sans télégestion, par Mme Fremault. En 2017, un test était programmé dans le parc de Tour & Taxis.

Ainsi, ce projet serait complété d'un système de télégestion par l'intermédiaire d'un contrôleur, avec gradation de l'éclairage par des interfaces électroniques via un réseau sans fil. Le système de télégestion devait être configuré de telle sorte que la sélection et le contrôle des scénarios d'allumage et d'extinction pilotables soient permis via une interface web sécurisée.

Je souhaiterais aborder avec vous la même problématique, mais concernant les voiries, les chemins et les passages hors zones vertes qui dépendent de Bruxelles Mobilité. Certaines villes, comme Copenhague, ont lancé des projets de systèmes d'estompelement de l'éclairage par télégestion pilote depuis cette interface web sur certaines voiries dans des quartiers à faible

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de ontwikkeling van het telebeheer in het kader van het nieuwe lichtplan".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Toen ik u vier maanden geleden over het Gewestelijk Lichtplan interpelleerde, antwoordde u dat u dat plan aan de commissie zou bezorgen, maar we hebben het nog altijd niet ontvangen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het staat online.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik heb het niet op het internet gevonden.

In het kader van het oude Gewestelijk Lichtplan voerde minister Fremault een aantal proef-projecten inzake de afregeling van openbare verlichting, zonder ze op afstand te bedienen. Daarnaast was er in 2017 een test in het park van Tour & Taxis waarbij de lichten via een beveiligde website en een draadloos netwerk vanop afstand werden beheerd.

Hoe zit het met de verlichting op de wegen waarvoor Brussel Mobiliteit verantwoordelijk is? In steden als Kopenhagen wordt de verlichting gedimd in wijken waar 's nachts maar weinig voetgangers- en autoverkeer is. Als er iemand voorbij komt, wordt dat opgepikt door bewegingssensoren en wordt de lichtintensiteit vervolgens opgevoerd. Het is mogelijk om de intensiteit, de timing enzovoort online aan te passen. Die revolutionaire werkwijze is in regel met de Europese norm EN13201.

Zo'n systeem is bevorderlijk voor de veiligheid van

fréquentation de piétons et de véhicules en période nocturne.

Cette gestion révolutionnaire respecte la norme européenne EN 13201 et ses prescriptions sur les zones de circulation dans les espaces publics extérieurs. Elle permet, dans le cas danois, de procéder à l'éclairage progressif de la voirie à partir de la détection de mouvements, le tout en gérant et modulant l'intensité, la progressivité et le timing à partir de cette interface web.

La sécurité des personnes est assurée en même temps que les économies d'énergie et la lutte contre la pollution lumineuse, fortement nuisible pour la faune. Certains quartiers bruxellois situés dans les zones industrielles ou résidentielles les moins peuplées n'ont pas besoin d'un éclairage continu toute la nuit. Une réflexion au cas par cas concernant l'installation de ce système sur les artères les plus propices pour des tests semble indiquée pour une gestion de l'éclairage public digne d'une smart city.

Nous avons actuellement un nouveau Plan lumière et des actions qui promeuvent les zones vertes. La télégestion de l'éclairage public, obéissant à un système de détection de mouvement et à une modulation adaptative, est-elle programmée pour les éclairages de certaines voiries ?

Bruxelles Mobilité va-t-elle procéder à des tests ? Dans l'affirmative, sur quelles artères, suivant quel calendrier et avec quel budget ? Si rien n'est programmé, Bruxelles Mobilité a-t-elle étudié cette question ? Si oui, quelles en sont les conclusions aux niveaux technique, opérationnel et budgétaire ?

M. le président.- Je vous signale que le plan figure bel et bien sur le site web.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Un site de test a été désigné à hauteur de la piste cyclable Porte de Ninove-Canal. Nous placerons des modules sur les nouveaux poteaux le long du canal. Il s'agit d'une nonantaine de modules qui seront fixés à hauteur du mât.

Ces modules feront en sorte que nous disposerons d'un système de détection (dimming) sur les

voorbijgangers, bespaart energie en vermindert lichtvervuiling, die heel schadelijk is voor de fauna. Bepaalde industrie- of woonzones in Brussel hoeven niet de hele nacht te worden verlicht. Het zou nuttig zijn om geval per geval te onderzoeken op welke plaatsen de verlichting op gelijkaardige manier kan worden geregeld.

Voorziet het nieuwe Gewestelijke Lichtplan in een systeem om openbare verlichting op bepaalde wegen van op afstand te regelen met bewegingsdetectoren en een geleidelijke aanpassing van de lichtsterkte?

Zal Brussel Mobiliteit tests uitvoeren? Op welke wegen? Wanneer? Met welk budget? Zo niet, heeft Brussel Mobiliteit de kwestie bestudeerd? Wat zijn de conclusies op het technische, operationele en financiële vlak?

De voorzitter.- Het plan staat wel degelijk online.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- We zullen een test uitvoeren op het fietspad aan de Ninoofsepoort. We zullen daarvoor een negentigtal installaties plaatsen op de nieuwe verlichtingspalen langs het kanaal. Zo kunnen we de lichten dimmen en de intensiteit weer laten toenemen wanneer er fietsers of voetgangers voorbijkomen. Wanneer er geen beweging meer wordt waargenomen, zal de openbare verlichting opnieuw

poteaux fixés, ce qui nous permettra de créer une onde de lumière au passage des cyclistes ou des piétons. Cette onde de lumière suit le mouvement. Lorsqu'aucun mouvement n'est détecté, l'éclairage public sera à nouveau baissé au niveau souhaité.

La phase de test de cette application aura lieu à la mi-2018 dans le cadre de l'éclairage public qui va être installé lors de la rénovation de la Porte de Ninove.

Le Plan lumière se trouve effectivement bien sur notre nouveau site web.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Enfin, je m'en réjouis ! Le test est une bonne nouvelle. Vous avez vu que la commune de Wavre a déjà adopté ce type de dispositif. Ne serait-il pas intéressant d'imaginer un appel à projets pour les communes qui s'initient à ce type de solutions plus respectueuses de l'environnement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous pourrions l'envisager. De toute façon, elles sont obligées de suivre.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

worden gedimd.

De test zal midden 2018 van start gaan, zodra de nieuwe openbare verlichting wordt geplaatst naar aanleiding van de renovatie van de Ninoofsepoort.

Het Gewestelijk Lichtplan staat inderdaad op de nieuwe website.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Dat is goed nieuws. Ik kijk ook uit naar de test. De gemeente Waver heeft al een dergelijk systeem ingevoerd. Zou het niet interessant zijn om een projectoproep uit te schrijven voor gemeenten die met dergelijke milieuvriendelijke systemen willen werken?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zouden dat kunnen overwegen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le nouveau Plan bus de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "le baromètre de fréquentation 2017 de la STIB et les défis lancés par la perturbation de la mobilité en surface".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- Annoncé en 2015 et approuvé en première lecture par le gouvernement, le nouveau Plan bus de la STIB a fait l'objet d'une enquête publique auprès des Bruxellois et des communes.

En novembre 2016, lorsque je vous ai interrogé sur les suites réservées aux remarques et le calendrier d'adoption définitive, vous espériez pouvoir soumettre à court terme le texte en deuxième lecture au gouvernement.

Interrogé à nouveau à ce sujet le 24 avril 2017, vous répondiez que vous soumettriez cette année encore le calendrier et les résultats de l'enquête publique en deuxième lecture au gouvernement. Vous attendiez l'avis formel de la Ville de Bruxelles d'un jour à l'autre.

Avant les vacances d'été de 2017, vous n'aviez toujours pas reçu cet avis, ce qui ne vous a pas empêché de déclarer en septembre 2017 que le gouvernement prendrait une décision "dans les prochains mois", après analyse des données.

La desserte du centre-ville est un axe important du nouveau Plan bus. La STIB devait examiner plus en détail l'impact du piétonnier et du plan de circulation sur ses lignes de tram et de bus.

Le gouvernement étudie-t-il déjà le Plan bus en deuxième lecture ? Pouvez-vous commenter ce plan, ainsi que les résultats de l'enquête publique ? Quand entrera-t-il en vigueur ? Comment communiquerez-vous sur sa version définitive ?

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het nieuwe busplan van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de gebruiksbalkometer 2017 van de MIVB en de uitdagingen als gevolg van het vastlopend bovengronds verkeer".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In 2015 werd het nieuwe busplan van de MIVB aangekondigd. Nadat het in eerste lezing door de regering goedgekeurd werd, volgde een openbaar onderzoek naar de mening van de Brusselaars en de gemeenten.

In november 2016 vroeg ik u naar het gevolg van die opmerkingen en naar een agenda voor de definitieve goedkeuring. U antwoordde dat u hoopte op korte termijn een tekst in tweede lezing aan de regering te kunnen voorstellen, met het oog op een uitgebreide voorstelling van het busplan aan het parlement.

Op 24 april 2017 vroeg ik u nogmaals een stand van zaken, waarop uw antwoord luidde dat u nog datzelfde jaar de planning en de vaststellingen uit het openbaar onderzoek in tweede lezing aan de regering zou voorleggen. Het was wachten op het formele advies van de stad Brussel, dat u spoedig verwachtte.

Voor het zomerreces van 2017 had u dat advies nog steeds niet ontvangen. In september 2017 zei u echter in deze commissie dat de regering "de komende maanden" een beslissing zou nemen, na analyse van de gegevens.

Een belangrijk onderdeel van het nieuwe busplan is de bediening van het stadscentrum. De MIVB zou de impact van de voetgangerszone en het circulatieplan op de bus- en tramlijnen nader onderzoeken. Dit is een zeer belangrijk project dat al te lang aansleept.

Si vous n'avez pas encore soumis le Plan bus en deuxième lecture, quel est le calendrier prévu ?

Avez-vous reçu l'avis formel de la Ville de Bruxelles ? Si oui, quels en sont les principaux points ? Si non, quand l'attendez-vous ? Quelle est la raison de ce retard ?

Pouvez-vous expliquer l'évaluation par la STIB de l'impact du piétonnier et du plan de circulation sur ses lignes de tram et de bus ? Comment cette évaluation est-elle transposée dans le nouveau Plan bus ?

Attendez-vous d'autres avis ou évaluations ? Lesquels et dans quels délais ?

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

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Les derniers chiffres de fréquentation de la STIB montrent, en 2017, la plus forte progression depuis plus de dix ans. Ce sont plus de 401 millions de voyageurs qui ont été transportés, soit une progression de 8% ou de 31,5 millions de voyageurs par rapport à l'année précédente. Plus de 1,1 million de personnes sont transportées quotidiennement par les trams, les bus et les métros.

Il y a un peu moins de deux ans, j'ai applaudi ici même les résultats du Baromètre de satisfaction 2015 de la STIB et partagé quelques interrogations sur les nouveaux défis pour la société de transport, qui voyait son nombre de voyageurs augmenter de 5 millions d'unités. Aujourd'hui, cette augmentation a été multipliée par six par rapport à 2015 !

Si à l'époque, la STIB a vécu des coups durs dû à l'imposition du lockdown, aux problèmes des

Bespreekt de regering het busplan al in tweede lezing? Kunt u het toelichten, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek? Wanneer zal het in werking treden? Hoe zult u over de definitieve versie van het busplan communiceren?

Als u het busplan nog altijd niet voor een tweede lezing voorgelegd hebt, wanneer zal dat dan wel gebeuren? Wat is de timing?

Hebt u ondertussen het formele advies van de stad Brussel ontvangen? We zijn tenslotte alweer een aantal jaar verder. Zo ja, wat zijn de belangrijkste punten daarvan? Zo niet, wanneer verwacht u het advies? Waaraan is de grote vertraging te wijten?

Kunt u de evaluatie van de MIVB over de impact van de voetgangerszone en het circulatieplan op de bus- en tramlijnen toelichten? Op welke manier wordt die evaluatie vertaald in het nieuwe busplan?

Wacht u op nog andere adviezen of evaluaties? Welke? Wat is daarvoor de timing?

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

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

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Uit recente cijfers blijkt dat de MIVB in 2017 de grootste stijging van het aantal reizigers kende van de voorbije tien jaar. Er werden meer dan 401 miljoen ritten afgelegd, wat neerkomt op een groei met 8% of meer dan 31,5 miljoen reizigers ten opzichte van het jaar voordien.*

Een kleine twee jaar geleden stak ik hier de loftrumpet over de resultaten van het MIVB-tevredenheidsonderzoek 2015. Bij die gelegenheid stelde ik vragen over de nieuwe uitdagingen voor de MIVB, omdat het aantal reizigers met 5 miljoen was gestegen. Vorig jaar was de stijging zesmaal zo groot!

In 2015 kreeg de MIVB het zwaar te verduren door de lockdown, de problemen met de tunnels en de filedruk, maar uit de nieuwe cijfers blijkt dat die problemen zijn overwonnen.

tunnels ou à la congestion automobile, les chiffres actuels ne montrent plus aucune trace de ceux-ci. Le retard est rattrapé et la progression, arrêtée brusquement alors, a repris de plus belle.

J'avais d'ailleurs souligné il y a deux ans que, s'il était rassurant de voir de plus en plus de citoyens recourir aux transports en commun plutôt qu'à la voiture, on pouvait regretter que certaines rames de métro soient anormalement bondées, obligeant de nombreux usagers à laisser passer un, deux, voire trois métros avant d'embarquer. Pourtant, depuis 2013, le nombre de places offertes a augmenté de 14% sur l'ensemble du réseau, avec des augmentations de 30% pour le tram, de 25% pour le bus et près de 2% pour le métro.

Les derniers chiffres montrent que d'autres éléments apportent de nouveaux clients à la STIB : croissance économique, gel des tarifs depuis le début de la législature, baisse du prix de l'abonnement scolaire en 2016 pour les deux premiers enfants de la famille, facteurs démographiques. Il faut ajouter à cela le renforcement de l'offre de la STIB le week-end et en heures creuses.

Les projets pour les années à venir sont sur les rails : nouveau tram 9 à Jette, prolongement du tram 94 vers la station de métro Roodebeek, mise en service de 90 bus hybrides sur les 235 prévus, lancement de la City Line reliant les quartiers Louise et Dansaert, ligne passant par le Sablon et la Bourse, sur laquelle circuleront sept bus électriques à titre expérimental, nouveaux bus articulés en 2019 et nouvelles rames de métro.

Lors de mon intervention sur le Baromètre de satisfaction 2015, je rappelais que la mobilité devait se gérer de manière globale et je suggérais le placement de panneaux ou d'applications informant les usagers que tel tram ou métro était bondé ou rempli à moitié. En effet, lorsque les voyageurs sont informés d'une anomalie ou d'un blocage, ils ont tendance à s'organiser en conséquence.

Il y a, dans le chef de la STIB, une volonté manifeste d'investir davantage dans l'offre, le confort et l'information. J'en suis ravi. Malgré ces bonnes nouvelles, je souhaiterais vous poser quelques questions.

À l'époque, j'avais pointé du doigt les escalators

Twee jaar geleden zei ik ook al dat sommige metrostellen overvol zitten, waardoor veel reizigers een, twee of zelfs drie metro's moeten laten voorbijgaan. Nochtans is het aantal plaatsen op het hele MIVB-net sinds 2013 met 14% gestegen.

Uit de cijfers blijkt dat de groei van het aantal passagiers resulteert uit de economische groei, de bevriezing van de tarieven sinds het begin van de regeerperiode, de daling van de prijs van het schoolabonnement voor de eerste twee kinderen, demografische factoren en de uitbouw van het weekend- en dalurenaanbod.

De volgende jaren wordt de nieuwe tramlijn 9 in gebruik genomen, krijgt tramlijn 94 een verlenging tot metrostation Roodebeek, komen 90 van de 235 bestelde hybride bussen in dienst, komen er in het kader van de City Line tussen de Louiza- en de Dansaertwijk zeven elektrische bussen en worden er nieuwe gelede bussen en metrostellen in gebruik genomen.

Tijdens mijn interventie over het tevredenheidsonderzoek 2015 wees ik erop dat mobiliteit een globale aanpak vereist. Ik suggereerde om borden of apps uit te werken waarmee we gebruikers kunnen informeren over de bezettingsgraad van de trams en de metro's.

Destijds had ik het ook over het probleem van defecte roltrappen zonder dat er sprake was van vandalisme. U antwoordde dat er over een periode van tien jaar 79 miljoen zou worden geïnvesteerd in de vervanging van de roltrappen. Hoe gebeurt dat in de praktijk en welk bedrijf zal de roltrappen vervangen?

Ondanks alle inspanningen van de MIVB zitten veel voertuigen nog altijd afgeladen vol. Wat kunnen we daaraan doen? Vreest u niet dat de vertraging van een aantal werven het reiscomfort verder in het gedrang zal brengen?

Gaat de MIVB andermaal in zee met Bombardier voor de aankoop van hybride bussen of dingen ook andere bedrijven mee naar de opdracht?

De 43 metrostellen die vanaf 2019 worden geleverd, kosten 7 miljoen euro per stuk. Vanwaar die hoge prijs?

Wat denkt u van een informatiebord of app om de

qui tombaient régulièrement en panne sans que ce soit dû au vandalisme. Vous parliez alors du programme d'investissement 2016-2025, avec un investissement de 7,5 millions d'euros (79 millions en dix ans) dans le remplacement des escalators. En pratique, comment procéderiez-vous et quelle société sera-t-elle chargée de ce remplacement ?

Malgré les efforts fournis par la STIB pour rendre les voyages plus confortables, nombre de véhicules sont toujours bondés. Comment y remédier ?

Ne craignez-vous pas que les retards enregistrés sur certains chantiers, notamment ceux du métro Nord, freinent l'offre et nuisent au confort ?

La STIB fait-elle encore appel à la société Bombardier pour sa nouvelle flotte de bus hybrides ou d'autres sociétés sont-elles en lice ?

J'apprends que chacune des 43 rames qui viendront renforcer le parc du métro à partir de 2019 coûtera 7 millions d'euros. Qu'est-ce qui justifie un tel montant ?

Enfin, M. le ministre, vous qui aimez tant la modernisation, que pensez-vous de ma proposition de prévoir des panneaux ou une application électronique pour informer les usagers de la mobilité en temps réel ?

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme M. Delva, je me demande où l'on en est et si le plan sera ou pourrait encore être modifié. On a beau nous répéter que la population a été consultée : je vous mets au défi de monter dans une ligne concernée par la modification et d'y trouver un usager au courant de ce qui l'attend. Il existait une solution toute simple que la STIB a déjà pratiquée : accrocher des fascicules d'information aux mains courantes dans les véhicules.

Aujourd'hui, on ignore si la proposition conviendra aux usagers et si elle ne leur compliquera pas la vie. On les mettra devant le fait accompli en leur faisant croire qu'ils ont été consultés par un discret

reizigers over de bezettingsgraad te informeren?

Samengevoegde besprekking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Net zoals de heer Delva wil ik graag weten of het beleid zal worden gewijzigd. Ik daag u uit om een bus te nemen op een gewijzigde lijn en er een reiziger te vinden die op de hoogte is van de veranderingen. Er bestaat nochtans een eenvoudige oplossing die de MIVB al eerder heeft toegepast, namelijk scheurblaadjes in de voertuigen.*

Ik ben niet zeker dat het huidige voorstel de reizigers ten goede zal komen. De aansluitingen zullen veranderen in wijken die nu al slecht met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Ook zullen trage lijnen worden verlengd, zodat de frequentie nog

infobus présent quelques jours dans leur commune. Une série de personnes seront touchées par ce nouveau plan, notamment parce que les correspondances changeront dans des quartiers qui ne sont déjà pas toujours très accessibles en transports en commun. De plus, des lignes très poussives vont être rallongées, ce qui les rendra moins régulières.

Cette façon de faire est étrange et donne l'impression qu'on ne se soucie pas de la population mais des statistiques. L'amélioration de la vitesse commerciale de certaines lignes se fera au détriment de l'accessibilité générale et du maillage. On se fiche de compliquer les trajets quotidiens de certains usagers, car on veut rationaliser le réseau. Cela m'inquiète beaucoup. Si on avait voulu l'avis des citoyens, on l'aurait obtenu. Il était facile de consulter les usagers qui demeurent les meilleurs experts du réseau de la STIB.

Ce que je vous prédis, M. le ministre, c'est que les gens seront dégoûtés et qu'ils se rabattront sur la voiture, s'ils le peuvent, parce que leur trajet avec la STIB sera plus difficile. Vous savez très bien qu'actuellement, beaucoup de personnes font leurs trajets quotidiens par étapes. Si on rajoute une correspondance, cela peut vraiment dégrader la desserte.

Nous savons que certaines lignes seront moins régulières. Je suis donc très inquiète de l'objectif et de la manière de procéder. En tout cas, il est clair que la méthode choisie ne donne pas l'impression de chercher à améliorer le sort des usagers.

Par ailleurs, j'espère très sincèrement qu'il sera encore possible de rectifier le tir en intégrant certaines remarques et demandes de modifications relatives au plan initial, quand les usagers se rendront compte de ce qui les attend.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je voudrais m'inscrire dans l'interpellation de M. Delva.

La Ville de Bruxelles a-t-elle finalement rendu son avis ?

Ensuite, qu'est-il advenu des avis et remarques des

problematischer zal worden.

Met die vreemde werkwijze wekt u de indruk dat u zich enkel om de statistieken bekomert, en niet om de reizigers. De verbetering van de reissnelheid op sommige lijnen zal ten koste gaan van de algemene bereikbaarheid. Het verontrust mij dat u de reizigers niet hebt geraadpleegd, want zij kennen het MIVB-net uiteindelijk het best.

Heel wat mensen moeten meermaals overstappen. Als daar nog een extra overstap bijkomt, kan dat erg nefast zijn voor het reiscomfort. Ik vrees dan ook dat veel mensen opnieuw de wagen zullen nemen.

Ik vraag mij af wat het doel van het nieuwe plan is. Uw werkwijze lijkt er niet op gericht te zijn om het comfort van de reizigers te verbeteren. Het is evenwel nog niet te laat om het plan te wijzigen.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Heeft de stad Brussel zijn advies ondertussen overgemaakt?*

Hoe zit het met de adviezen en opmerkingen van de andere achttien gemeenten? Heeft de MIVB daar rekening mee gehouden? Hebben de MIVB en het

dix-huit autres communes ? La Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) en a-t-elle tenu compte ? La STIB et la Région ont-elles communiqué leur réaction aux communes ? Si les remarques des communes n'ont pas été prises en compte, pourquoi ? Quels contacts ont-ils eu lieu avec les communes après que celles-ci ont communiqué leurs avis ?

Alors que le plan n'a toujours pas été adopté par le gouvernement, la STIB est déjà en train de préparer le travail au niveau du dessin des arrêts de bus, etc. Certes, ce n'est pas critiquable, mais...

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ai autorisé.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Si la STIB dessine déjà les plans, cela veut-il dire que la plan directeur bus qui va être soumis au gouvernement est figé, que tout est déjà décidé et que la validation du gouvernement ne sera plus que formelle ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le Plan bus sera approuvé cette semaine ou la semaine prochaine. Son adoption a pris plus de temps car nous avions besoin des nouveaux bus, qui seront livrés cet automne ou au début de l'année prochaine. Nous voulions également attendre l'avis de la Ville de Bruxelles. Nous ne l'avons reçu que fin janvier à cause de l'attitude de certains, mais je ne tiens pas à m'étendre sur le sujet.*

Nous sommes dans les temps. Le nouveau bus électrique de Cityline sera livré en avril ou en mai. J'ai autorisé la STIB à commencer la préparation de la mise en œuvre du plan. Le Plan bus sera progressivement introduit à partir de cet automne et ce, jusqu'en 2019-2020.

(poursuivant en français)

Je peux rassurer Mme Delforge sur la concertation. Il y a eu des réunions par quartier, le bus de la STIB était sur place, des feuillets d'information ont été distribués dans les boîtes aux lettres.

La STIB et moi-même avons dialogué avec les

gewest de gemeenten feedback gegeven?

De regering heeft het plan nog altijd niet goedgekeurd, maar de MIVB is toch al aan de voorbereidingen begonnen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Daartoe heb ik de toestemming gegeven.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Bepakt het feit dat de MIVB voorbereidingen treft, dat de goedkeuring nog slechts een formaliteit is?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het busplan staat op de agenda van de regering en zal deze of volgende week goedgekeurd worden. We hadden wat meer tijd genomen om het goed te keuren omdat we eerst de nieuwe bussen nodig hebben en die worden dit najaar of begin volgend jaar geleverd. We wilden bovendien ook het advies van de stad Brussel afwachten. Eind januari hebben we het ontvangen. Dat advies heeft heel wat tijd in beslag genomen door de houding van sommigen, maar daarover wil ik hier niet uitweiden. De voorbije maanden werd wel op verschillende manieren overlegd met de stad Brussel.

We zitten op schema. In april of mei zal de nieuwe elektrische bus van Cityline er zijn. Ik antwoordde de heer Loewenstein al dat ik aan de MIVB de toelating heb gegeven om te starten met de voorbereiding van de uitvoering van het plan. Vanaf dit najaar tot in de periode 2019-2020 zal het busplan stapsgewijs ingevoerd worden.

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge hoeft zich geen zorgen te maken over het overleg. Er werden buurtvergaderingen

communes, mais trois ou quatre points demeurent en suspens. En effet, deux communes ne sont pas d'accord sur l'itinéraire. Il reviendra alors au gouvernement de trancher, ce qui sera fait dans les quinze jours.

(poursuivant en néerlandais)

La mise en œuvre ne connaît actuellement pas de retard. Nous sommes uniquement tenus par le délai de livraison des nouveaux bus.

Certaines lignes de bus seront bien entendu adaptées, mais nous veillerons à un bon équilibre.

(poursuivant en français)

Mme Delforge, je trouve étrange que vous affirmez que la STIB ne se préoccupe pas de ses clients. C'est un résumé de vos paroles.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'en est même la caricature.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, vous avez dit cela.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que l'on se demandait quel était le but premier de ce plan.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faudra relire tout ce que vous avez dit. J'ai eu beaucoup de pourparlers avec les membres de la STIB qui ont préparé le plan, analysé les demandes sur le terrain, ainsi que la situation dans les communes.

Je trouve que vos propos sont vraiment irrespectueux par rapport au travail accompli. Vous partez toujours d'une vision négative, voire pessimiste. C'est une vision de vie que je ne partage pas, car je suis plutôt optimiste. C'est une maladie bruxelloise, même si j'ai compris qu'à Vienne, il en est de même. Les gens râlent aussi constamment là-bas. En ce qui me concerne, je pars plutôt d'une vision positive.

belegd en folders verspreid.

De MIVB en ikzelf hebben met de gemeenten gesproken, maar er moeten nog drie of vier knopen worden doorgehakt. Twee gemeenten willen een ander traject. De regering zal daarover binnen twee weken een beslissing nemen.

(verder in het Nederlands)

De MIVB bereidt de stapsgewijze uitvoering van het busplan voor, uiteraard van het deel waarover geen discussie bestaat. Op dit moment heeft de uitvoering geen vertraging opgelopen. We zijn alleen gebonden aan de levering van de nieuwe bussen.

Vanzelfsprekend zal een aantal buslijnen aangepast worden, maar we zullen ervoor waken dat dit evenwichtig gebeurt.

(verder in het Frans)

Mevrouw Delforge, ik vind het vreemd dat u beweert dat de MIVB zich niet om haar klanten bekommt. Zo kan ik uw betoog samenvatten.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Neen, zo maakt u er een karikatuur van.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat is wat u hebt gezegd.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Dat heb ik niet gezegd. Ik vroeg me af wat de hoofddoelstelling van het plan is.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Leest u uw hele betoog maar na.

Ik heb uitgebreid gesproken met de MIVB-medewerkers die het plan hebben voorbereid, nadat ze de noden op het terrein en de situatie in de gemeenten hebben geanalyseerd. Wat u zegt, getuigt echt van een gebrek aan respect voor hun werk. U vertrekt altijd vanuit een pessimistische visie die ik niet deel.

Mijnheer Iakzan, er worden nieuwe roltrappen geplaatst om de toegankelijkheid van het station te verbeteren als het gerenoveerd wordt of als hun levensduur erop zit en het aantal pannen onaanvaardbaar hoog is.

En réponse à la question de M. Ikazban, les nouveaux escalators sont installés soit dans le cadre des projets de rénovation des stations, soit dans le cadre du maintien de l'outil. Une rénovation de station consiste à modifier les infrastructures de génie civil de manière à améliorer le confort des voyageurs, ainsi que l'accessibilité des stations, grâce à de nouveaux accès et à l'installation d'ascenseurs. Ces rénovations entraînent bien évidemment l'installation de nouveaux escalators.

Le maintien de l'outil consiste à remplacer les escalators existants lorsque ceux-ci sont arrivés en fin de vie ou lorsque le taux de pannes est devenu inacceptable pour les voyageurs. Dans le cadre des rénovations de stations, un seul escalator a été installé. Il s'agit de celui de la station Comte de Flandre, à la suite de l'installation du dernier ascenseur dans cette station.

Dans le cadre du maintien de l'outil, les escalators suivants ont été installés :

- Aumale : 3 escalators ;
- Beekkant : 4 escalators ;
- Boileau : 2 escalators ;
- Étangs noirs : 4 escalators ;
- Porte de Hal : 2 escalators ;
- Trône : 2 escalators.

Soit un total de 18 nouveaux escalators mis à la disposition du public pour l'année 2016.

L'année 2017 a vu la rénovation de la station Louise, pendant laquelle deux escalators ont été installés. Les travaux au centre commercial de la Monnaie ont également permis le placement de deux escalators supplémentaires.

Dans le cadre du maintien de l'outil, les escalators suivants ont été installés : station Beekkant (2), station Georges Henri (4), station Louise (1), station Madou (2), station Merode (4), station Rogier (1), station Vandervelde (2), soit un total de 20 nouveaux escalators.

Les escalators suivants sont planifiés pour une

In de volgende metrostations werden de roltrappen vervangen:

- in Aumale: 3;
- in Beekkant: 4;
- in Boileau: 2;
- Zwarte Vijvers: 4;
- in Hallepoort: 2;
- in Troon: 2.

In 2016 werden dus achttien nieuwe roltrappen geïnstalleerd.

In 2017 werden er tijdens de renovatie van metrostation Louiza twee roltrappen geïnstalleerd. Tijdens de werkzaamheden aan winkelcentrum The Mint werden twee extra roltrappen geplaatst.

Tijdens onderhoudswerkzaamheden werden twee roltrappen geïnstalleerd in metrostation Beekkant, vier in Georges Henri, een in Louiza, twee in Madou, vier in Merode, een in Rogier en twee in Vandervelde, dus twintig in het totaal.

De volgende roltrappen worden in 2018 in gebruik genomen: 13 in Beurs, 2 in Clemenceau, 2 in Madou, 2 in Merode, 2 in Vandervelde, 3 in Simonis, 2 in Joséphine-Charlotte, 1 in Montgomery, dus alles bij elkaar 27 roltrappen.

Van 2012 tot 2016 steeg de capaciteit van de MIVB jaarlijks met meer dan 20%. De stijging bedroeg 2,74% voor de metro, 44,5% voor de tram en 35,1% voor de bus. In 2017 werden 401 miljoen trajecten afgelegd. Dat betekent een stijging van 8% in vergelijking met 2016.

Het nieuwe busplan wordt stapsgewijs uitgevoerd. De aanpassing van buslijnen 9 en 94 krijgt voorrang op de aanleg van nieuwe lijnen, de aanpassing van lijnen en de verhoging van de frequentie.

Het tramaanbod groeide van 2014 tot 2016 met 11%. Er zijn geen lijnen bijgekomen sinds het begin van de regeerperiode, maar dit jaar worden lijn 9 en lijn 94 in gebruik genomen. De nieuwe trams komen inderdaad van Bombardier.

mise à la disposition du public en 2018 : station Bourse (13), station Clemenceau (2), station Madou (2), station Merode (2), station Vandervelde (2), station Simonis (3), station Joséphine-Charlotte (2), station Montgomery (1), soit un total de 27 escalators prévus cette année.

De 2012 à 2016, la capacité totale du réseau de la STIB sur une base annuelle a progressé de plus de 20% : 2,74% pour le métro, 44,5% pour le tram et 35,1% pour le bus. En 2017, 401 millions de voyages ont été effectués sur le réseau de la STIB, soit une augmentation de plus de 8% par rapport à 2016.

La mise en œuvre du plan directeur bus devra être réalisée par phases. La création des nouvelles lignes, la réorganisation de lignes existantes, l'augmentation des fréquences et le passage à un autre type de matériel s'effectueront de manière progressive, au gré de la mise en service de nouveaux véhicules, de l'engagement et de la formation de chauffeurs supplémentaires et des aménagements à réaliser sur le réseau.

L'adaptation des lignes de bus liées aux lignes 9 et 94 sera prioritaire.

L'offre sur le réseau de trams a progressé de près de 11% entre 2014 et 2016. Il n'y a pas eu de nouvelles lignes depuis le début de la législature, mais cette année, les lignes 9 et 94 seront mises en service.

Nous avons effectivement commandé de nouveaux trams chez Bombardier.

Je pense également que la signalétique peut être améliorée dans certaines stations, même si la STIB enregistre peu de plaintes à ce sujet. Se repérer dans une station n'est pas toujours facile. C'est un problème rencontré sur de nombreux réseaux. La Région et la STIB ont convenu d'améliorer les choses. La signalétique est d'ailleurs en cours d'amélioration dans les stations Érasme, Pannenhuis, Houba-Brugmann, Saint-Guidon, Étangs Noirs et Veeweyde.

Parmi les nouveaux projets, citons les minibus électriques destinés à la City Line. Ils seront mis en service durant la première moitié de l'année 2018. Citons également les bus électriques standards, qui le seront au cours du second semestre.

Ik vind ook dat de informatie in bepaalde stations beter kan, hoewel de MIVB daar weinig klachten over krijgt. Het gewest en de MIVB hebben afgesproken om daar wat aan te doen. Er wordt nu gewerkt aan de bewegwijzering van stations Erasmus, Pannenhuis, Houba-Brugmann, Sint-Guido, Zwarte Vijvers en Veeweyde.

De elektrische minibusjes van City Line worden in de eerste helft van 2018 in dienst genomen. Vanaf de tweede helft van het jaar worden er ook elektrische bussen ingezet. De metrostellen die nu worden geassembleerd, rijden vanaf 2019.

Er is natuurlijk nog ruimte voor verbetering. Het net is niet overall even goed uitgebouwd. In het zuiden van Brussel zijn de problemen uit het verleden toe te schrijven aan bepaalde politici en de bevolking, maar dat neemt niet weg dat we trots mogen zijn: de MIVB vervoert 401 miljoen reizigers.

U hoort mij niet zeggen dat er geen ruimte voor verbetering is, maar ook niet dat alles slecht gaat.

Les nouvelles rames de métro sont en construction et circuleront en 2019. Avez-vous vu la maquette en taille réelle au Salon de l'auto ?

Certes, des choses sont à améliorer. Je ne vais pas le nier. Le réseau n'est pas excellent partout. Dans le sud de Bruxelles, des problèmes anciens sont dus à l'attitude des responsables politique et de la population. Nous pouvons cependant nous enorgueillir de transporter 401 millions de voyageurs dans les transports publics bruxellois.

Je peux constater qu'à Vienne, il y a encore beaucoup plus de lignes de tram que chez nous et beaucoup moins de bus.

Bien sûr, les choses peuvent toujours être améliorées. Je ne le nie pas, mais je ne vais pas dire non plus que tout va mal. Il faut arrêter avec cette attitude négative. Nous devons rester attentifs et constructifs dans notre démarche.

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Une fois le Plan bus passé en deuxième lecture, sera-t-il présenté au sein de cette commission ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je demanderai à la STIB de venir le présenter. Mais il faudra prévoir deux à trois heures !*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Pas de problème.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *La présentation prendra vraiment autant de temps.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Après son approbation par le gouvernement, quand le Plan bus pourra-t-il entrer en vigueur ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Dès l'automne. L'exploitation des trams 9 et 4 débutera en septembre et octobre. Les premières lignes de bus seront adaptées en conséquence.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Les 90 bus hybrides que la STIB achètera à Volvo seront-*

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het busplan wordt deze week voor een tweede lezing aan de regering voorgelegd. Krijgen wij het daarna ook onder ogen? Komt er een voorstelling van in deze commissie?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal de MIVB vragen om het in de commissie te komen voorstellen. U zult hiervoor dan wel twee tot drie uur moeten uittrekken!

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat is geen probleem.

De heer Pascal Smet, minister.- De voorstelling duurt effectief zo lang.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hoe snel na de goedkeuring door de regering - hopelijk deze week nog - kan het busplan in werking treden?

De heer Pascal Smet, minister.- Al vanaf het najaar. De exploitatie van tram 9 start in september en in oktober volgen tram 4 en 9. De eerste buslijnen worden daaraan aangepast.

De heer Paul Delva (CD&V).- Worden daarbij de negentig hybride bussen ingezet die de MIVB zal

ils mis en service ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Entre autres. Nous les introduirons progressivement au cours de 2018 et 2019.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Les bus hybrides équipés d'un moteur électrique et thermique pourront-ils être utilisés sur les lignes de bus actuelles ou des adaptations sont-elles à prévoir ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela ne pose aucun problème.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *J'ai lu sur le site internet de Bruzz qu'une commande de 145 bus articulés est en préparation. Quel en est le calendrier ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous avons commandé 235 bus, à la fois des bus standard et des bus articulés. Je ne connais pas la ventilation exacte par cœur.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Il s'agit de 90 bus hybrides et de 145 bus articulés. Sont-ils commandés ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je le pense.*

Nous acquerrons donc 235 bus, 43 rames de métro et 175 trams ! Mes amis viennois m'envient.

(Sourires)

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *L'évaluation par la STIB de l'impact du piétonnier sera-t-elle intégrée au Plan bus ou nous sera-t-elle soumise séparément ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Si nous venons expliquer le Plan bus, nous aborderons également tout ce dont nous avons tenu compte.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Donc aussi des écueils constatés par la STIB ?*

aankopen bij Volvo?

De heer Pascal Smet, minister.- Onder andere. We gaan een en ander gradueel invoeren, gespreid over de jaren 2018 en 2019.

De heer Paul Delva (CD&V).- Kunnen de hybride bussen met een elektrische en een thermische motor worden ingezet op de huidige buslijnen of zijn er aanpassingen nodig?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat vormt geen enkel probleem.

De heer Paul Delva (CD&V).- Op Bruzz zag ik dat er een bestelling van 145 gelede bussen wordt voorbereid. Wat is hiervan de timing?

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben 235 bussen besteld waarvan een deel standaardbussen en een deel gelede bussen. Het juiste aantal ken ik niet uit het hoofd.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het gaat om 90 hybride en 145 gelede bussen. Dat maakt samen 235. Zijn die besteld?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk het wel.

We kopen 235 bussen aan, 43 metrostellen en 175 nieuwe trams! Als ik dat vertel in Wenen, bekijken ze mij daar met begerige ogen.

(Glimlachjes)

De heer Paul Delva (CD&V).- Wordt de evaluatie van de MIVB over de impact van de voetgangerszone meegenomen in het busplan of wordt die ons afzonderlijk voorgelegd? Mij interesseert het echt wel om te weten wat de MIVB daarvan vindt.

De heer Pascal Smet, minister.- Als we het busplan komen toelichten, zullen we ook mededelen waarmee we allemaal rekening gehouden hebben.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dus ook met de bevindingen van de MIVB en de manier waarop daaraan tegemoetgekomen is?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Oui. Comme les problèmes rencontrés au niveau d'un arrêt de la ligne 86 et l'absence de fréquentation du bus qui contourne le piétonnier.*

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je compte sur vous pour relayer au Bureau élargi cette curieuse association de nos deux interpellations.

Une interpellation est aussi l'occasion de soulever des éléments positifs. Je suis ravi des résultats du baromètre de la STIB qui montrent la qualité et l'intérêt de notre service public. Certes, on peut toujours améliorer certaines choses, mais il faut souligner les avancées.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est bien de dire "service public" et de maintenir cette terminologie, sans parler de libéralisation ou de privatisation !

M. Jamal Ikazban (PS).- C'est important, nous sommes complètement d'accord.

Pour améliorer le service, je ferai deux remarques. Vous me rejoignez sur les panneaux de signalisation du temps d'attente aux arrêts, qui influencent positivement le moral des usagers. S'ils indiquaient en outre les bus bondés, cela éviterait au conducteur de devoir donner cette information au micro.

Par ailleurs, de nombreux escalators sont en voie de rénovation ou de remplacement, mais ils peuvent toujours tomber en panne. La signalisation pourrait être améliorée en amont pour éviter que les usagers se rendent comptent au pied de l'escalator qu'il est hors service.

Mme la présidente.- Notre secrétaire nous informe que la commission est compétente pour disjoindre des interpellations dont les objets diffèrent. Nous le ferons la prochaine fois.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Quand vous n'avez pas de bonne réponse, vous pratiquez

De heer Pascal Smet, minister.- Ja. Er is bijvoorbeeld een probleem met een halteplaats van bus 86. Tegelijk is er een bus die rond de voetgangerszone rijdt, maar die niemand neemt. Met dergelijke zaken zullen we zeker rekening houden.

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

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Het is vreemd dat beide interpellaties werden samengevoegd. Ik reken op u om het Uitgebreid Bureau daarop te wijzen.*

Er is altijd ruimte voor verbetering, maar we moeten ook de positieve elementen benadrukken. Zo blijkt uit de barometer dat de klanten tevreden zijn over de openbare dienstverlening.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben blij dat u de term openbare dienstverlening gebruikt.*

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Ik heb niettemin nog twee suggesties om de dienstverlening te verbeteren. Zo zouden we op de wachttijdborden aan de haltes ook kunnen melden dat de bussen vol zitten.*

Voorts zouden we beter moeten aanduiden dat de roltrappen defect zijn.

Mevrouw de voorzitter.- De commissiesecretaris deelt mij mee dat de commissie kan beslissen om interpellaties met verschillende onderwerpen te scheiden. We zullen dat de volgende keer doen.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik begin u te kennen. Wanneer u geen*

l'attaque personnelle. Je commence à vous connaître. Votre comportement est un peu cyclothymique : en début de législature, vous êtes euphorique, et plus la législature avance, plus vous êtes nerveux, plus vous évoquez les difficultés que vous étiez pourtant censé résoudre très facilement. J'attends toujours le tram à Tour & Taxis.

En attendant, vous n'êtes pas capable de répondre aux vrais problèmes. Vous préférez donc faire des procès d'intention, faire dire aux gens ce qu'ils n'ont pas dit. Comment expliquez-vous que presque tous les usagers des transports en commun, ceux qui prennent le bus, ignorent ce qui leur pend au nez et n'ont pas été, de facto, en mesure de donner leur avis ?

Vous pouvez me répéter que des bus ont été mis dans des communes, que des réunions publiques ont été organisées et que des toutes-boîtes ont été distribués, mais je n'ai jamais reçu de telles informations dans ma boîte aux lettres, et la plupart des gens, non plus. Les usagers des transports en commun ne sont pas informés.

Vous me dites que je suis horrible avec les pauvres gens de la STIB, que je prétends qu'ils travaillent mal. Non, ce n'est pas ce que je dis. J'affirme que vous adoptez pour le réseau une philosophie totalement contraire à l'intérêt des usagers. Pour vous, l'usager est une personne en pleine forme qui n'opte pour le transport en commun que lorsque cela l'arrange et qui a accès à une autre palette de transports privés, publics, collectifs et individuels. Telle n'est pas la réalité de la plupart des gens.

Vous pouvez vous agiter, mais en attendant, vous n'avez pas répondu à la question. La plupart des gens ne sont pas au courant et n'ont pas donné leur avis, et ils seront mal pris in fine.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je n'ai pas eu de réponse sur le retour de part de la STIB ou de la Région.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a eu des dialogues permanents.

antwoord kunt geven, kiest u voor de persoonlijke aanval en legt u mensen woorden in de mond.

Zo beweer ik volgens u dat de MIVB slecht werkt. Dat is niet wat ik heb gezegd. Ik heb er enkel op gewezen dat uw visie van het MIVB-net indruist tegen het belang van de reizigers. Voor u is de reiziger een persoon in goede conditie die enkel voor het openbaar vervoer kiest wanneer hem dat uitkomt en die toegang heeft tot andere vormen van privévervoer, openbaar, collectief en individueel vervoer. Dat is niet de realiteit van de meeste mensen.

U kunt u wel opwinden, maar u hebt niet op de vraag geantwoord. De meeste mensen zijn niet op de hoogte van het plan en hebben hun mening niet kunnen geven. U kunt blijven herhalen dat er infobussen in de gemeenten zijn gepasseerd, dat u openbare vergaderingen hebt georganiseerd en dat u foldertjes in de brievenbussen hebt gestopt, maar ik heb die informatie nooit ontvangen. De reizigers zijn niet geïnformeerd.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen met betrekking tot de feedback van de MIVB of het gewest.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er is een permanente dialoog.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Certaines communes, dont la mienne, sont surprises de plans d'arrêt qui ne tiennent pas compte de remarques émises et qui n'ont pas reçu de retour. Il faudrait vérifier que tout le monde a reçu un retour de la STIB sur ses commentaires. Le dialogue est important, d'autant que les communes ont pris le temps d'y participer.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut aussi que tout le monde parle la même langue au sein de la commune.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cela vaut peut-être la peine de vérifier. Il est en tout cas important de bien dialoguer.

M. Pascal Smet, ministre.- Posez la question à la STIB. Elle a clairement signalé qu'elle dialogue avec les communes. Quelques points font débat et seront dès lors tranchés par le gouvernement. Je vérifierai tout de même une nouvelle fois pour Forest.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Forest ou une autre commune. J'ai pris cet exemple particulier, mais nous sommes au parlement régional. Je me fais donc la voix de tous. C'est important de communiquer et d'expliquer les décisions prises, surtout quand les remarques des communes ne sont pas suivies.

Mme la présidente.- M. le ministre, quand pourrez-vous nous présenter le Plan bus ?

M. Pascal Smet, ministre.- Dans un mois.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Bepaalde gemeenten zijn verbaasd dat er geen rekening is gehouden met hun opmerkingen en dat ze geen feedback van de MIVB hebben gekregen. Een goede dialoog is belangrijk.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het is ook belangrijk dat iedereen op dezelfde lijn zit binnen een gemeente.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Misschien moeten we dat nagaan. Een goede communicatie is belangrijk.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De MIVB pleegt overleg met de gemeenten. Er zijn niettemin enkele punten die voor discussie zorgen. De regering zal daarover een beslissing nemen. Ik zal de situatie checken voor Vorst.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Ik heb mij namens alle gemeenten uitgesproken. Het is belangrijk om goed te communiceren over de beslissingen, vooral wanneer de opmerkingen van de gemeenten niet worden gevuld.

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer de minister, wanneer kunt u het Busplan komen toelichten?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Binnen een maand.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "l'état d'avancement du chantier de la Porte de Ninove".

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Le chantier à la Porte de Ninove n'est pas, comme beaucoup de chantiers, un moment facile à vivre pour les riverains avec la disparition abrupte des pistes cyclables, l'arrêt soudain des passages pour piétons, un trafic fortement perturbé et des problèmes de stationnement ou de ramassage des déchets. Bien que la Région de Bruxelles-Capitale ne soit pas le maître d'œuvre du chantier, vous aviez reconnu en octobre 2017 que la coordination entre toutes les parties était défaillante.

Depuis le 2 octobre 2017, ce chantier est entré dans une nouvelle phase avec la réouverture de certains axes au trafic comme le carrefour de la chaussée de Ninove, quai de Mariemont et rue de l'Indépendance, et la réalisation de travaux au carrefour de la chaussée de Ninove et la rue Delaunoy, et sur le quai des Charbonnages jusqu'à la rue Evariste Pierron. Ces nouveaux travaux ont entraîné le blocage de la rue Delaunoy et de nouvelles difficultés pour les riverains.

Les délais du chantier sont-ils respectés ? Pour mémoire, le calendrier initial prévoyait une réouverture à la circulation de la chaussée de Ninove, du quai des Charbonnages et de la rue Delaunoy à l'automne 2017, ainsi que la fin des travaux du côté de Molenbeek à la fin de l'année 2017.

Quel est l'état d'avancement des travaux d'aménagement du parc ? Le permis d'urbanisme a-t-il été délivré ? Pourriez-vous me détailler les différentes phases prévues pour la construction du nouveau pont sur le canal ? Une étude d'impact sur le trafic routier et fluvial a-t-elle été réalisée ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de voortgang van de werken aan de Ninoofsepoort".

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *De werkzaamheden aan de Ninoofsepoort veroorzaken heel wat hinder voor omwonenden. Ook al is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet de bouwmeester van die werken, toch gaf u in oktober 2017 toe dat de coördinatie tekortschoot.*

Sinds 2 oktober 2017 zitten de werkzaamheden in een nieuwe fase en werden bepaalde delen van de openbare ruimte opnieuw voor het verkeer opengesteld, terwijl andere delen werden afgesloten en problemen veroorzaakten.

Worden de werkzaamheden volgens de planning uitgevoerd? Volgens de oorspronkelijke planning moest het verkeer over de Ninoofsesteenweg, de Steenkoolkaai en de Delaunoystraat in het najaar van 2017 opnieuw mogelijk zijn en moesten de werkzaamheden aan de Molenbeekse kant eind 2017 zijn afgerond.

Hoe zit het met de aanleg van het park? Is er een stedenbouwkundige vergunning afgegeven? Kunt u de planning van de bouw van de brug over het kanaal toelichten? Werd een studie uitgevoerd over de effecten op het weg- en waterverkeer?

In oktober jongstleden zei u dat Brussel Mobiliteit werkte aan een doorlichting van de coördinatie van de werkzaamheden en dat het maatregelen zou voorstellen. Kunt u daar wat meer over vertellen? Wanneer zullen we de resultaten van de doorlichting ontvangen?

Enfin, en octobre dernier, vous disiez qu'un audit de Bruxelles Mobilité était en cours pour la coordination des chantiers et que des mesures seraient présentées. Pourriez-vous m'éclairer sur ces mesures ? Quand cet audit sera-t-il disponible ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce chantier est effectivement réalisé par Beliris et non par la Région.

Hors intempéries ou impondérables, le chantier de la Porte de Ninove, hors plantations, doit être terminé au début de l'automne ou, au plus tard à la fin de l'année, comme prévu.

Conformément au calendrier, la chaussée de Ninove a été rouverte l'automne passé, le 2 octobre 2017 précisément, dans le cadre du premier changement de phase.

Le prochain changement de phase a eu lieu en février et les nouvelles modifications ont pour objet la libération de la zone Delaunoy/MIMA/abords canal pour commencer par la partie de la Petite ceinture et terminer par la place de Ninove. Nous attendons toujours que la Ville nous transmette des plans adaptés pour rénover la totalité de la place.

Au vu des différents chantiers présents dans le secteur, un plan global de déviation sera mis en place afin de maintenir un seuil de viabilité optimal, compte tenu de la situation. Selon les dernières informations communiquées par Beliris, des interventions seront encore nécessaires au niveau du parc, sans impact ou très peu sur la mobilité.

Le permis d'urbanisme pour le parc a été délivré le 21 décembre 2017. Les travaux n'ont pas encore débuté. Une réunion de planification du chantier a eu lieu en février entre Beliris et Bruxelles Environnement dans le but de débuter le chantier du parc dès que possible dans le respect des contraintes de chantier. Cependant, le début des travaux est entravé par le chantier de Vivaqua à la rue Heyvaert, où un égout menace de s'effondrer. L'unique déviation possible actuellement passe dans le futur parc et contraint alors la date de

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat hier om een bouwplaats van Beliris.*

De heraanleg aan de Ninoofsepoort moet in het begin van het najaar of uiterlijk tegen het einde van het jaar klaar zijn.

De Ninoofsesteenweg ging zoals gepland opnieuw open op 2 oktober 2017. De volgende fase van de werkzaamheden ging in februari in en moet de zone Delaunoy/MIMA/kanaaloever vrijmaken. We wachten nog altijd op de aangepaste plannen van de stad Brussel voor de heraanleg van het Ninoofseplein.

Er komt een globaal omleidingsplan. Volgens de recentste informatie van Beliris zijn er nog werkzaamheden nodig in het park, maar die zullen de mobiliteit nauwelijks beïnvloeden.

De stedenbouwkundige vergunning voor het park werd op 21 december 2017 afgegeven. De werkzaamheden zijn echter nog niet begonnen. In februari hadden Beliris en Leefmilieu Brussel een planningsvergadering om de bouwplaats zo snel mogelijk van start te laten gaan. Die wordt echter bemoeilijkt door de bouwplaats van Vivaqua in de Heyvaertstraat. De enige omleiding die mogelijk is, gaat door het toekomstige park, waardoor de aanleg van het park uitgesteld moet worden tot na de eerste fase van de werkzaamheden van Vivaqua in mei.

De bouw van een brug over het kanaal en twee fietsers- en voetgangersbruggen maakt deel uit van het project Westelijke Kleine Ring - Ninoofsepoort.

Tien jaar geleden is er beslist aan het metrostation Graaf van Vlaanderen een voetgangersbrug te bouwen. Tijdens de vorige regeerperiode is daar niets mee gebeurd.

De stedenbouwkundige vergunningen voor die

lancement du chantier du parc à la fin de la phase 1 du chantier de Vivaqua. En principe, il devrait débuter au mois de mai prochain.

Au sujet de la construction d'un nouveau pont sur le canal, deux passerelles cyclo-piétonnes sont en réalité prévues dans le cadre du projet "Petite ceinture ouest - Porte de Ninove".

D'une part, il y a la passerelle Comte de Flandre. Ce fut toute une histoire ! Je rappelle que cela fait dix ans que les décisions ont été prises. Cette passerelle se situe à hauteur des rues Sainte-Marie et Locquenghien. Sous la précédente législature dans laquelle je n'étais pas aux affaires, rien n'a été réalisé. Beliris est également concerné par le projet et nous allons devoir nous réunir souvent.

Quand j'ai hérité du dossier, j'ai pu voir que pour les deux passerelles, Porte de Ninove et Comte de Flandre, les deux permis d'urbanisme ont été délivrés en octobre 2017. Nous avons constamment dû être derrière Beliris, qui me donnait l'impression de ne pas se hâter. J'espère maintenant que Beliris fera preuve de plus de diligence dans la réalisation. J'ai malheureusement l'impression que les lenteurs reprennent. À l'avenir, nous devrons veiller à ce que la Région reste maître de ces dossiers-là. J'espère que Beliris va rapidement commencer son travail.

Concernant la coordination de chantiers, je vous renvoie au large débat que nous avons eu à ce sujet la semaine dernière.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'entends que, pour l'heure, le dossier suit son cours. Je réinterrogerai la Ville de Bruxelles pour savoir où en sont les plans pour la place de Ninove.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai eu une réunion constructive avec la Ville de Bruxelles à ce sujet. Nous avons encore besoin d'un permis, puisque les travaux s'arrêtent actuellement à la moitié de la place. Depuis longtemps, je propose d'aller jusqu'aux façades, mais il s'agit d'une décision communale. Cela a également un impact sur les rues avoisinantes. Donc, nous attendons que la Ville de Bruxelles propose des plans d'adaptation du permis.

voetgangersbrug en die aan de Ninoofsepoort dateren van oktober 2017. Ik hoop dat Beliris nu voortvarend te werk zal gaan. Helaas krijg ik de indruk van het tegendeel. In de toekomst moeten we erover waken dat het gewest verantwoordelijk blijft voor zulke dossiers.

Over de coördinatie van de bouwplaatsen hebben we het vorige week uitvoerig gehad.

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *Ik zal bij de stad Brussel vragen naar de plannen voor het Ninoofseplein.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb daar een constructieve vergadering met de stad Brussel over gehad. Er moet nog een vergunning voor komen, want de werkzaamheden zijn tot nu toe beperkt tot de helft van het plein. Ik ben al lang voorstander van een gevel-tot-gevelheraanleg, al is dat een gemeentelijke beslissing. We wachten dus tot de stad met aangepaste plannen komt.*

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je me renseignerai également à la Ville de Bruxelles pour savoir ce qu'il en est. C'est un chantier extrêmement important et je suis heureux d'entendre que les délais sont respectés. À mon avis, nous nous reverrons vers les mois de mai ou juin pour faire le point sur l'état d'avancement de ce chantier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la finalisation des chantiers prévus sur le parcours du Tour de France 2019 à Bruxelles".

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Nous avons appris en janvier dernier que le Tour de France 2019 ferait étape dans notre Région de Bruxelles-Capitale. En effet, le tracé indique que, lors de la première étape, les coureurs quitteront Bruxelles par Molenbeek et Anderlecht, avant d'y revenir par Woluwe-Saint-Pierre, Etterbeek et la Ville de Bruxelles. Le 7 juillet 2017, lors de la deuxième étape, le contre-la-montre par équipes de 28 kilomètres se déroulera au cœur même de notre capitale.

Le tracé de cette deuxième étape prévoit que les coureurs descendant vers l'avenue de Tervuren, passent ensuite par le boulevard Général Jacques et le boulevard Reyers, avant de rejoindre l'avenue Van Praet pour arriver en beauté sur l'esplanade de l'Atomium.

Si ce parcours sur les larges avenues bruxelloises s'annonce semé d'embûches pour les coureurs - j'espère que le macadam sera en bon état -, il

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).-
Ik zal ook mijn licht opsteken bij de stad Brussel. Het gaat om een erg belangrijke bouwplaats. Ik ben blij dat de termijnen worden gerespecteerd.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "het einde van de geplande werken op het parcours van de Ronde van Frankrijk 2019 in Brussel".

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).-
De Ronde van Frankrijk zal in 2019 ons gewest aandoen. Zo zullen de renners tijdens de eerste etappe Brussel verlaten via Molenbeek en Anderlecht en later het gewest weer binnenrijden via Sint-Pieters-Woluwe, Etterbeek en Brussel-Stad.

Ook de tweede etappe, de ploegentijdrit van 28 kilometer, zal in Brussel worden gereden, van het stadscentrum naar de esplanade van het Atomium, via de Tervurenlaan, de Generaal Jacqueslaan, de Reyerslaan en de Van Praetlaan.

Momenteel vinden op die grote lanen heel wat werken plaats. Werd u geraadpleegd over het traject van de Tour in onze hoofdstad? Zullen de werken tijdig klaar zijn? Zullen de technische eisen voor de organisatie van een dergelijk sport-evenement een impact hebben op het verloop van de werken of de technische aspecten?

s'avère qu'il est également semé de chantiers. De fait, les coureurs devront au moins passer par les chantiers actuels de l'avenue Roosevelt, du boulevard Général Jacques et du boulevard Reyers. Peut-être le but était-il d'avoir un incitant pour que les chantiers soient terminés à temps !

Avez-vous été consulté en amont du processus d'élaboration du tracé du Tour de France dans notre capitale ? Les durées de ces chantiers respectifs sont-elles compatibles avec les dates d'accueil de cet événement ? Disposez-vous des garanties nécessaires quant à la finalisation de ces chantiers pour la période d'accueil des étapes du Tour de France ? Le déroulement de ces étapes et les exigences techniques relatives à une organisation sportive de ce niveau auront-ils un impact sur le déroulement ou les spécifications techniques des chantiers en question ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- A-t-on été préalablement consulté ? Non. Il en va de même de la Commission de coordination des chantiers. Néanmoins, nous ne sommes pas trop inquiets. La commission travaille bien. Les chantiers planifiés ou en cours sur le boulevard Général Jacques seront terminés cette année. Le chantier Reyers sera encore en cours en 2019, mais les tunnels seront rénovés. Il va de soi que, dans le cadre de la coordination des chantiers, on fera en sorte que le Tour de France puisse passer sans problème sur une route correctement équipée et asphaltée.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Dans les étapes du Tour de France, les images d'une ville sont importantes, d'où l'intérêt pour Bruxelles de présenter un visage neuf lors de ce tracé.

Des travaux complémentaires sont-ils prévus pour refaire certaines voiries ? Il y a eu des accidents lors du BXL Tour qui était une sorte de répétition du Tour de France. Il faudrait faire le bilan des voiries.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela va être fait. Entre-temps, la Ville, qui était la seule organisatrice de cet événement, s'est associée à la Région.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Noch de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, noch wijzelf werden geraadpleegd. We zijn evenwel niet echt ongerust. De werken aan de Generaal Jacqueslaan zullen dit jaar klaar zijn. De werken aan de Reyerslaan zullen nog aan de gang zijn in 2019, maar de tunnels zullen gerenoveerd zijn. We zullen er uiteraard voor zorgen dat de renners over een mooi geasfalteerd parcours zullen kunnen rijden.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *De steden waar de Tour passeert, komen in de schijnwerpers te staan. Brussel heeft er dus belang bij om zich op zijn best te tonen. Zullen er bijkomende werken worden uitgevoerd? Er hebben zich ongevallen voorgedaan tijdens de BXL Tour, die een soort repetitie voor de Tour de France is. Het lijkt mij nuttig een balans van de wegen op te maken.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is gepland. Brussel-Stad, dat de organisator van het evenement is, is intussen een partnerschap met het gewest aangegaan.*

M. Fabian Maingain (DéFI).- Il est clair aujourd'hui que le projet, dont l'opposition se réjouit, est le fruit d'un partenariat entre la Ville et la Région.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que j'ai dit. La Ville de Bruxelles a initié le projet et la Région s'y est associée.

(*M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la place du vélo dans les transports en commun".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À l'heure où la nécessité d'augmenter le confort des cyclistes est souvent abordée dans les politiques publiques relatives aux infrastructures en voirie, il est une question moins évoquée mais tout aussi essentielle : la facilitation du transport cycliste dans nos transports en commun.

Cet objectif est fondamental si la STIB veut être un vecteur d'intermodalité dans notre ville. Trouver le juste équilibre entre cette facilitation et la garantie du confort pour les autres usagers est essentiel. Permettre aux cyclistes de pouvoir monter à bord avec leur vélo, dans les plages horaires les plus larges possibles, sans que cela n'occasionne d'encombrement et de gêne pour les autres usagers des transports en commun et pour les cyclistes eux-mêmes, est un objectif auquel la STIB devra s'attacher davantage dans les années qui viennent si

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *Het verheugt mij dat Brussel-Stad hiervoor samenwerkt met het gewest.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is de stad Brussel, die het project heeft gestart, en het gewest heeft zich daarbij aangesloten.*

(*De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de plaats van de fiets in het openbaar vervoer".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Als de MIVB intermodaal openbaar vervoer wil aanbieden, moet zij ook inzetten op het comfort van de fietsers op het openbaar vervoer. Fietsers moeten op zo veel mogelijk tijdstippen hun fiets mee aan boord kunnen nemen zonder daarbij de andere gebruikers te storen.*

De MIVB kan een voorbeeld nemen aan de NMBS of openbaarvervoersnetwerken in Kopenhagen, Stuttgart en steden in de VS, waar fietsers terechtkunnen in aparte stellen. Voorts kan zij intelligente ophangsysteem plaatsen. Daarnaast moeten de stations worden heringericht, opdat de veiligheid bij het inschepen van de fietsen wordt gegarandeerd en mogelijke verwarring geen aanleiding geeft tot vertragingen. Zo zou er een zone moeten worden aangeduid met markeringen op de grond, waar fietsers zich verzamelen waar

nous voulons réussir le pari de la ville intermodale.

Des solutions de rames dédiées aux vélos ou d'aménagements spécifiques pour ranger les vélos dans un véhicule existent sur d'autres réseaux de transports en commun, belges ou étrangers. C'est le cas à la SNCB, par exemple, mais aussi à Copenhague, Stuttgart, Phoenix, Minneapolis, Boston, Chicago, Portland, dans le Maryland et l'Utah, à Toronto et en d'autres lieux encore.

À côté de l'aménagement des rames de métros, soit par des espaces dédiés, soit par des dispositifs d'accrochage intelligent intégrés à l'intérieur de la rame, il est important de réfléchir également à la conception de certains aménagements en station, afin d'éviter la confusion et les retards et de garantir la sécurité lors de l'embarquement des vélos.

Il est d'ailleurs préférable que les cyclistes ne soient pas dispersés sur toute la longueur du quai, mais qu'ils se postent à un endroit spécifique devant lequel s'arrêtera la rame dédiée. Dans cette optique, il convient d'indiquer cette zone par un marquage au sol sur le modèle de ceux affichés par certains réseaux de métro à l'étranger, balisant les files d'embarquement dans l'alignement des portes des rames.

Les stations de métro Bourse et De Brouckère, dont les travaux de réaménagement sont en cours, pourront, à terme, accueillir des parkings pour vélos respectivement de 600 et 800 places, ouvertes aux riverains, mais aussi aux visiteurs.

Il semble opportun de s'interroger sur le développement d'espaces dévolus aux vélos dans les transports publics : métros, mais aussi trams et bus. Existe-t-il des projets au sein de la STIB visant à créer des rames totalement ou partiellement dédiées aux cyclistes dans le métro ?

Parallèlement, des projets de zones de quais explicitement dédiées à l'embarquement des cyclistes et de leur vélo existent-ils ?

Une nouvelle signalétique est-elle envisagée dans les stations ? Si ce n'est pas le cas, des réflexions sont-elles en cours sur la façon dont les transports en commun pourraient accueillir les cyclistes et leurs vélos ? Si oui, quelles méthodes et types d'aménagements sont-ils étudiés et quelles sont les

het daarvoor ontworpen metrostel zal stoppen.

Gelet op het feit dat er op termijn bij de metrostations Beurs en De Brouckère fietsparkings met respectievelijk zeshonderd en achthonderd plaatsen komen, moet er nu worden nagedacht over ruimte voor fietsen op bussen, trams en metro's. Bestaan er bij de MIVB projecten om metrostellen volledig of gedeeltelijk te bestemmen voor fietsers? Wordt er werk gemaakt van speciale instapzones voor fietsers met hun fiets?

Worden de stations voorzien van nieuwe signalisatie? Wordt er nagedacht over de plaats van de fietsers op het openbaar vervoer? Zo ja, welke zijn de organisatorische en budgettaire voor- en nadelen van de bestudeerde mogelijkheden?

pistes privilégiées par la STIB ? Quels sont les avantages et inconvénients techniques, organisationnels et budgétaires pour chacune des pistes étudiées ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'intermodalité entre le vélo et le transport en commun a fait l'objet de nombreuses mesures au sein de la STIB au cours des dernières années. En 2003, j'ai participé au combat pour changer les mentalités à cet égard au sein de la STIB. Rappelez-vous, à l'époque, il fallait payer pour monter à bord d'un métro ou d'un tram avec un vélo. Depuis, ce paiement a été supprimé et une signalétique a été placée dans les stations, de même que des portillons d'accès.

Aujourd'hui, le réseau de la STIB favorise, comme les autres réseaux à l'étranger, la complémentarité entre le transport public et le vélo, mais cela n'a pas toujours été le cas. Quand Villo a été lancé, la STIB s'y était opposée. Elle craignait que les gens n'utilisent le vélo au détriment des transports en commun. Or on constate aujourd'hui la complémentarité entre ces deux systèmes. Entre-temps, les mentalités à la STIB ont heureusement également changé.

Le transport de vélos est autorisé à bord des rames de métro, en principe à la hauteur des extrémités des voitures. Certaines personnes ne se cantonnent pas à ces endroits. C'est avant tout le respect et le bon sens qui comptent en la matière. Des pictogrammes sont apposés au niveau des portes à hauteur des endroits autorisés. Dans de nombreuses rames de l'ancienne génération, une zone a été réservée au vélo, avec la présence de larges logos de vélos sur le sol. Dans les rames de la nouvelle génération, - le modèle Boa -, un dispositif pour fixer la roue avant du vélo est même présent aux extrémités de la rame, derrière la cabine de pilotage.

Pour rappel, le transport de vélos n'est autorisé qu'en dehors des heures de pointe et est interdit lorsque la charge à bord est trop élevée, la priorité étant octroyée aux voyageurs ordinaires. À nouveau, c'est ici le respect et le bon sens qui prévalent.

Lorsque l'on pèse le pour et le contre, il n'est pas

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De MIVB heeft sinds 2003 op mijn aandringen al heel wat maatregelen genomen in verband met het gebruik van de fiets op het openbaar vervoer. Zo moet er niet meer worden betaald voor het meenemen van een fiets op de tram. Er werden ook bewegwijzering en toegangspoortjes geplaatst.*

Men mag dus de fiets meenemen op de metrostellen aan de uiteinden van de metro. Op de deuren van die stellen zijn pictogrammen aangebracht. In metrostellen van de vorige generatie staan daar logo's van fietsen op de vloer. In de nieuwe generatie metrostellen van het Boamodel zijn er aan de uiteinden van de metro systemen aanwezig waarin het voorwiel van de fiets kan worden bevestigd. Die bevinden zich net achter de stuurbekleding.

Het vervoer van de fiets is enkel buiten de spitsuren toegestaan en blijft uit respect voor de reizigers zonder fiets verboden wanneer de metrostellen te overbevolkt zijn.

Het is niet evident om permanent een deel van het voertuig voor te behouden voor het vervoer van fietsen, omdat dat de capaciteit tijdens de spitsuren beperkt. Wij maken nu gebruik van een soepel systeem met toegang op bepaalde tijdstippen.

Informatie op het perron is enkel mogelijk wanneer de samenstelling van de metrostellen identiek is. Dat is niet het geval op de metrolijnen nummers 1 en 5. Het probleem, dat ook rolstoelgebruikers treft, zal worden opgelost met de aankoop van nieuwe metrostellen. Op dat ogenblik zullen er ook logo's kunnen worden geplaatst.

De MIVB staat het vervoer van fietsen op trams met lage drempel toe buiten de spitsuren, bijna 70% van de vloot.

Ik heb de MIVB gevraagd naar duidelijke communicatie in metrostations en aan tramhaltes. Ook heb ik aan de Fietsersbond en de Groupe de

évident de dédier en permanence une partie du véhicule au transport des vélos, car ceci réduirait sa capacité aux heures de pointe. D'autre part, la plupart du temps, les cyclistes préfèrent se déplacer sur leur vélo. Actuellement est appliqué un système plus souple, où l'accès est modulé selon les heures, afin d'affecter différemment l'espace selon le moment de la journée.

Une signalétique sur le quai ne peut être envisagée que si les compositions des rames sont identiques, pour éviter de donner des informations erronées aux utilisateurs. Or, sur l'axe des lignes 1 et 5, par exemple, les rames n'ont, ni la même longueur, ni le même nombre de portes. Ce problème, qui concerne également d'autres types d'utilisateurs, en particulier les personnes en chaise roulante, est appelé à être résolu avec l'achat de nouvelles rames de métro, afin d'harmoniser les compositions sur une même ligne. Une signalétique de quai sera donc possible à l'avenir.

Pour rappel, la STIB autorise également le transport de vélos à bord des trams, également en dehors des heures de pointe. Ceci concerne les trams à plancher bas, c'est-à-dire les séries 2000, 3000 et 4000, qui représentent presque 70% du parc.

J'ai demandé à la STIB d'être plus claire au niveau de la signalisation et de la communication, si nécessaire, dans les stations de métro et aux arrêts de tram. D'autre part, j'ai demandé au Fietsersbond, au Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) et à la STIB d'étudier comment améliorer la sensibilisation en la matière.

Une réflexion a également été ouverte sur la possibilité d'équiper les bus de racks extérieurs, ainsi que cela se pratique notamment en Amérique du Nord, mais l'idée n'a pas abouti, pour trois motifs :

- le porte-à-faux est augmenté à l'avant du bus, ce qui empêche de parcourir de nombreuses lignes, étant donné la géométrie de certains carrefours ou ronds-points de Bruxelles ;
- le temps consacré aux manipulations est un facteur de ralentissement ;
- un tel système n'est pas homologué en Belgique.

recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) gevraagd om te onderzoeken hoe de sensibilisering beter kan.

Er werd ook overwogen om net als in Noord-Amerika de bussen van externe racks te voorzien, maar die idee werd opgegeven, omdat de vorm van de bussen dat niet toelaat, het gebruik ervan voor vertraging zorgt en een dergelijk systeem in België niet gehomologeerd is.

Ik heb de MIVB ook gevraagd om de capaciteit van de sassen te vergroten.

Dat het onderwerp u interesseert, wijst op een mentaliteitswijziging.

Cette formule est intéressante pour de plus grandes distances entre villes et régions, moins en milieu urbain.

J'ai aussi demandé à la STIB d'augmenter la capacité des sas.

Pour conclure, je suis heureux de constater que le sujet vous intéresse, ce qui démontre une évolution des mentalités.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous avez pu remarquer que je suis aussi cycliste, à mon avis même de façon plus régulière que vous !

(Sourires)

J'abonde dans votre sens. J'avais déposé au parlement un texte proposant d'utiliser les longs couloirs des métros comme parkings à vélo. Vous avez lancé cette initiative aux stations Bourse et de Brouckère, que notre commission a visitées. Mais il faut donner du sens au dispositif : il n'y a pas que les riverains qui doivent en profiter, mais aussi ceux qui passent dans ces zones, notamment en transport en commun.

La STIB doit mener une réflexion de fond à ce sujet. On peut être imaginatif et créer une rame de métro dédiée aux vélos, excepté en heures de pointe, où les piétons auraient priorité absolue.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est une possibilité à envisager, à condition que les rames soient homogènes sur la ligne.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela devrait pouvoir démarrer sur les lignes 3 et 4.

Il faut aussi être créatif avec les trams. À Stuttgart, les trams disposent d'une annexe pour attacher les vélos de manière sécurisée. Il faut réfléchir à cette question.

- *L'incident est clos.*

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

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik fiets ook, zelfs vaker dan u!*

(Vrolijkheid)

Ik had ook al een voorstel ingediend om de lange metrogangen als fietsenstalling te gebruiken. Uw initiatief voor de stations Beurs en De Brouckère zou niet enkel voor de buurtbewoners moeten zijn, maar ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

De MIVB moet het thema grondig bestuderen. Misschien kan er een metrostel voor fietsen worden voorzien, behalve dan tijdens de spitsuren wanneer voetgangers voorrang moeten krijgen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Die mogelijkheid is het overwegen waard, op voorwaarde dat de metrostellen op de lijn identiek zijn.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *We zouden kunnen starten op lijnen 3 en 4.*

Ook met trams kunnen we creatief zijn. In Stuttgart kunnen de fietsen aan de trams worden bevestigd.

- *Het incident is gesloten.*

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

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 début des travaux dans les tunnels du complexe Reyers et l'impact sur la circulation".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *La transformation de la fin de l'autoroute E40 et du boulevard Reyers en grands boulevards urbains, qui font la part belle aux piétons et aux cyclistes, compte parmi les grands projets d'infrastructure bruxellois. Mais les tunnels du complexe Reyers devront d'abord être rénovés. Les travaux préliminaires ont débuté à la mi-janvier et depuis le 16 janvier, les tunnels sont fermés la nuit.*

Vous n'ignorez pas que, depuis la semaine passée, les automobilistes qui viennent de Louvain et rejoignent le centre de Bruxelles via l'avenue de Tervueren, Montgomery, etc. sont confrontés à de gros embarras de circulation. Ils sont inévitables, vu l'ampleur des travaux au complexe Reyers, mais on peut espérer que la situation ne durera pas.

Quel bilan dressez-vous du début des travaux ?

Savez-vous si d'autres facteurs contribuent à créer de tels ralentissements à l'est de Bruxelles ?

Savez-vous si Bruxelles Mobilité compte prendre d'autres mesures afin de limiter les encombres ? Elle pourrait mettre en place de nouvelles déviations ou encourager davantage de personnes à utiliser les transports en commun, par exemple.

Des accords ont-ils été conclus avec la Région flamande pour faciliter la circulation durant les travaux, comme une stratégie P+R avec parkings de transit ? Peut-être peut-on même inciter certains navetteurs à venir travailler à vélo ?

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 start van de werken aan het Reyerscomplex en de impact op het verkeer".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De omvorming van het einde van de E40 en de Reyerslaan tot grote stadsboulevards, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, is een van de grote Brusselse infrastructuurprojecten. Voor dit van start kan gaan, moeten eerst de tunnels aan het Reyerscomplex gerenoveerd worden. De voorbereidende werken gingen half januari van start en vanaf 16 januari zijn de tunnels 's nachts gesloten.

U hebt waarschijnlijk ook vernomen dat er sinds vorige week gigantische verkeershinder is, met ongeziene files, voor mensen die noodgedwongen toch met de wagen naar het centrum van Brussel moeten rijden en uit het oosten komen: uit Leuven, via de Tervurenlaan, Montgomery enzovoort. De werken aan het Reyerscomplex zijn ongetwijfeld een deel van de reden van die ellende. Dat is uiteraard onvermijdelijk, gezien de omvang van de werken. Hopelijk is die situatie van korte duur want op langere termijn is het echt onhoudbaar.

Hoe evaluateert u de start van de werken aan het Reyerscomplex?

Weet u waarom er een dermate grote hinder is in het oosten van Brussel? Zijn er, behalve de werken, nog andere zaken die meespelen? Het tijdsverlies neemt gigantische proporties aan, die niet enkel kunnen worden toegeschreven aan de werken.

Weet u of Brussel Mobiliteit bijkomende maatregelen wil nemen om de verkeershinder, die er nu al is, te beperken? Dat zou bijvoorbeeld kunnen door middel van nieuwe omleidingen of

Bref, pouvez-vous faire le point sur les travaux en cours au complexe Reyers et leur calendrier et surtout sur les mesures qui permettraient de réduire les files et la pollution qu'elles engendrent ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les zones de police, les communes et les experts (externes) coordonnent conjointement les chantiers et nous tiennent informés.*

Le chantier du complexe Reyers avait bien démarré : durant les premières semaines, le trafic est resté relativement fluide. Des travaux de réfection de la dalle de couverture du tunnel Belliard, qui devraient durer trois mois, ont cependant été entamés la semaine passée. Le trafic sortant ne circule plus que sur une bande au lieu de deux, ce qui crée des embarras, en plus de ceux liés aux changements de bande dans la rue Belliard. Un concours de circonstances (neige et accidents) a encore aggravé la situation la semaine dernière.

J'ai donc demandé à un bureau externe de chercher des solutions. Je n'ai pas encore pu lire les résultats.

Comme vous l'avez dit vous-même, nous savions dès le départ que ces travaux de grande ampleur ne manqueraient pas d'entraver la circulation. Nous n'avons hélas pas le choix.

À la fin du mois, les tunnels Meiser et Montgomery seront également fermés en direction de l'autoroute E40. Ces travaux considérables doivent être

extra aanmoedigingen om het openbaar vervoer te nemen.

Zijn er afspraken gemaakt met het Vlaams Gewest om de verkeershinder tijdens de werkzaamheden te beperken? Is er bijvoorbeeld een P+R-strategie met overstapparkings? Misschien kunnen sommige pendelaars zelfs aangemoedigd worden om met de fiets te komen werken, al gaat het in dit geval natuurlijk om en klein aantal mensen.

Kortom, ik had graag van u een globaal overzicht van de huidige werkzaamheden aan het Reyerscomplex, de timing en vooral ook de mogelijke maatregelen om de hinder enigszins te beperken. Want dat er op dit moment enorm veel hinder is, met luchtvervuiling en dies meer tot gevolg, staat buiten kijf.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De politiezones, de gemeenten en (externe) experts coördineren en volgen samen de bouwplaatsen. Wij worden daarover geïnformeerd.

De bouwplaats van het Reyerscomplex ging vlot van start: tijdens de eerste weken bleef de hinder vrij beperkt. Sinds vorige week wordt er echter in de Belliardtunnel gewerkt aan de dakplaat en de ondersteuning ervan, en dat drie maanden lang. Zo vermijden we dat dat stuk in de toekomst opnieuw moet worden opgelegd. Het uitgaande verkeer moet daarom over één, in plaats van twee rijstroken rijden.

We hebben vastgesteld dat dat voor problemen zorgt. Omdat het tijdens de eerste weken relatief gemakkelijk ging, zijn automobilisten die route wellicht blijven gebruiken.

De problemen zijn het gevolg van het weefverkeer in de Belliardstraat. Vorige week was er bovendien een samenloop van omstandigheden (sneeuw en ongelukken), maar toch blijkt dat de overgang van twee rijvakken naar één rijvak voor het uitgaand verkeer een impact heeft op de doorstroming.

Daarom heb ik een extern bureau gevraagd om te onderzoeken welke maatregelen we kunnen nemen. De resultaten zijn er, maar ik heb ze nog niet

achevés en un an.

En soi, ce sont moins les travaux que le nombre excessif de voitures à Bruxelles qui causent des problèmes. Il est temps que chacun le reconnaissse. Au moindre incident, tout est bloqué. J'ai effectué une visite de travail à Vienne et même là, on sait qu'il y a trop de trafic entrant et sortant à Bruxelles.

Nous misons beaucoup sur la coordination. Je propose de vous renvoyer un plan détaillé du chantier sur papier, ce sera plus facile.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Bruxelles compte en effet bien trop de voitures. Aucune ville d'Europe ne connaît une proportion de voitures aussi élevée par rapport au nombre d'habitants.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Pourtant, Bruxelles ne figure même pas parmi les cent villes les plus encombrées dans la nouvelle étude d'INRIX. Cela mériterait une question.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je comprends que les travaux provoquent des encombres et que la fermeture d'une bande dans le tunnel Belliard freine le trafic sortant. Je parlais cependant du trafic entrant, le matin, en provenance de l'est et du nord-est de Bruxelles.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *De quel axe s'agit-il ?*

gelezen.

U gaf zelf al aan dat we van bij het begin wisten dat dit een moeilijke bouwplaats is die een impact heeft op het verkeer. Het zijn zeer ingrijpende werken, maar we hebben geen andere keuze.

Eind deze maand zullen ook de tunnels van Meiser en Montgomery in de richting van de E40 dicht gaan. We kunnen niet anders: deze omvangrijke werkzaamheden moeten in één jaar klaar zijn.

De werkzaamheden op zich zijn niet het probleem. Het probleem is simpelweg dat er te veel auto's in Brussel zijn. Het wordt tijd dat iedereen dat durft toe te geven. Er moet maar iets gebeuren en alles zit strop. Als ik opnieuw mag verwijzen naar Wenen, waar ik op werkbezoek was: zelfs daar wisten ze dat er te veel auto's Brussel in en uit willen.

Uiteraard zetten we zwaar in op coördinatie. Ik stel voor dat ik u het hele plan van de bouwplaats nog eens bezorg: het is gemakkelijker als u dat gedetailleerd op papier krijgt.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Er zijn inderdaad veel te veel auto's in Brussel, dat spreekt voor zich. Er is geen enkele stad in Europa waar het aantal auto's in verhouding tot het aantal inwoners zo hoog is. Wij zijn daarin koploper.

De heer Pascal Smet, minister.- In de nieuwe studie van INRIX staat Brussel nochtans niet in de top honderd van de filesteden. Eigenlijk zou daar eens een vraag over gesteld moeten worden.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat er hinder is als er werken zijn en die werken moeten gebeuren. Ik ben het ook met u eens wat het uitgaand verkeer betreft. Een strook die gesloten is in de Belliardtunnel heeft een impact op het verkeer. Ik doelde echter op het inkomende verkeer 's ochtends vanuit het oosten en noordoosten van Brussel richting centrum.

De heer Pascal Smet, minister.- Welke as is dat?

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Il s'agit de l'avenue de Tervueren et de Montgomery, des axes totalement saturés depuis la semaine passée. Aujourd'hui, c'était le summum, malgré de bonnes conditions météorologiques. Que s'est-il passé ? A-t-on encore fermé des tunnels ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je vais enquêter.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Ce serait utile car, même s'il y a trop de voitures à Bruxelles, cette situation est anormale.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'équipe d'intervention dans les tunnels".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Il y a un an et demi, vous annonciez la création rapide d'une équipe d'intervention pour le remorquage des véhicules en panne ou accidentés dans les tunnels. À l'heure actuelle, la police doit en effet toujours se rendre sur place dans ces circonstances, mais elle a parfois d'autres priorités, ce qui peut causer d'importants embarras de circulation.*

L'idée d'une équipe d'intervention dans les tunnels a été bien accueillie, entre autres, au sein de ce

De heer Paul Delva (CD&V).- Het gaat om de Tervurenlaan en Montgomery.

Daar zijn pas sinds vorige week problemen. Daarvoor was het niet zo. Ik weet niet wat er gebeurd is. Vandaag zag ik een ongeziene hinder en er waren nochtans geen slechte weersomstandigheden. Wat is er veranderd tussen vorige week en de periode daarvoor? Zijn er misschien nog tunnels gesloten?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal het laten analyseren.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat zou nuttig zijn, want de hinder is werkelijk enorm. Ondanks het te grote aantal auto's in Brussel, is het een abnormale situatie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het interventieteam voor de tunnels".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Anderhalf jaar geleden kondigde u aan dat er weldra een interventieteam zou worden opgericht om snel defecte voertuigen in de tunnels weg te slepen en op die manier langdurige verkeershinder te voorkomen. Nu moet steeds de politie ter plaatse komen, maar die heeft soms andere prioriteiten waardoor de verkeershinder langer dan nodig blijft aanslepen.

Het idee van een interventieteam voor de tunnels werd heel goed onthaald in en buiten dit parlement.

parlement. Elle serait chargée d'assurer la sécurité des usagers de la route, de garder les voies publiques accessibles et en bon état et d'accélérer l'intervention des services. Cette équipe serait créée au moyen d'un appel d'offres prévu dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement pour la rénovation des tunnels. Le ministre avait déclaré qu'elle serait opérationnelle en 2017.

Pourtant, en septembre 2017, le marché n'avait toujours pas été attribué, et ce, à la suite d'une adaptation de la législation entrée en vigueur durant l'été qui exigeait la réécriture de l'appel d'offres.

L'appel d'offres pour la création de l'équipe d'intervention rapide a-t-il été publié depuis lors ? Comment la description des tâches y est-elle formulée ? Quel est actuellement le nombre de soumissionnaires ? Jusqu'à quand les parties intéressées peuvent-elles soumettre leur offre ? Quelles autres dispositions doivent être prises en vue de la création de cette équipe ? Quand sera-t-elle opérationnelle ?

Het team zou de opdracht krijgen om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren, de openbare wegen berijdbaar en in goede staat te houden en de dienstverlening te versnellen.

Het interventieteam zou worden opgericht via een openbare aanbesteding waarin voorzien is in het meerjareninvesteringsprogramma voor de renovatie van de tunnels. Volgens de minister moet het team vanaf 2017 operationeel zijn.

De openbare aanbesteding was in september 2017 echter nog steeds niet gegund, want ze was gebaseerd op oude wetgeving. Daarom moet er eerst een aangepaste aanbesteding opgesteld worden op basis van de nieuwe wetgeving, die in de zomer van 2017 van kracht is geworden. De aanbesteding zou dan later dat jaar, eind 2017, gepubliceerd worden.

In het licht van het belang van de tunnels voor een vlotte mobiliteit in Brussel en omdat er zelden een week voorbij gaat zonder een incident in de tunnels, heb ik de volgende vragen.

Is de aangepaste openbare aanbesteding voor de oprichting van het snelle interventieteam ondertussen gepubliceerd? Hoe wordt daarin de taakomschrijving van het snelle interventieteam geformuleerd?

Hoeveel partijen tekenden hierop al in? Tot wanneer kunnen geïnteresseerde partijen nog intekenen?

Welke verdere stappen zijn er nog nodig met het oog op de oprichting van dat interventieteam? Wanneer denkt u dat het team operationeel zal zijn?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Nous n'étions pas satisfaits du cahier des charges qui nous a été remis à la fin de 2017, notamment sur le plan de la concertation avec la police et les pompiers et, d'un point de vue technique, en raison de l'absence de technologies propres sur les véhicules. L'administration a donc été chargée de le remanier d'ici la fin du mois. Nous espérons que l'appel d'offres pourra être publié prochainement.

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

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben eind 2017 het bestek ontvangen. We hadden helaas toch nog een heleboel vragen voor de administratie, onder meer over het overleg met politie en brandweer. Daarnaast waren er ook opmerkingen van technische aard, onder meer inzake het ontbreken van groene technologie bij de voertuigen. We hebben het bestek dan ook teruggestuurd naar de administratie en die werkt nu

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Je comprends qu'un cahier des charges doive répondre à un certain niveau de qualité, mais c'est regrettable car nous perdons beaucoup de temps.*

L'équipe d'intervention pourra-t-elle être opérationnelle avant la fin de cette législature ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'y compte bien.*

Quoi qu'il en soit, j'aimerais que le prochain gouvernement revoie sérieusement le fonctionnement de l'administration.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la gestion des abribus sur le territoire de la Région".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le transfert de la gestion des abribus des communes vers la STIB traîne depuis des années. On se rappellera que la Région avait lancé un concours et sélectionné un type unique d'abris, mais que face à la difficulté des négociations avec certaines communes, le marché avait tout simplement été annulé.

Au-delà de la pure question esthétique, les abribus

aan een aangepaste versie, die deze maand klaar moet zijn. Hopelijk kan het bestek dan snel gepubliceerd worden. We waren echt niet tevreden over het eerste resultaat.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat een bestek aan een bepaalde kwaliteitsnorm moet voldoen, maar het blijft een spijtige zaak, want daardoor verliezen we weer heel wat tijd. Als u binnenkort van de administratie de aanpassingen ontvangt, veronderstel ik dat een en ander snel gepubliceerd kan worden. Denkt u dat het interventieteam nog tijdens deze regeerperiode operationeel zal zijn?

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ga ik wel vanuit.

In elk geval wil ik dat de volgende regering de werking van de administratie eens grondig onder de loep neemt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het beheer van de bushokjes
op het grondgebied van het gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *De overheveling van het beheer van de bushokjes van de gemeenten naar de MIVB sleept al jaren aan. Het gewest had een wedstrijd voor de nieuwe bushokjes georganiseerd en het nieuwe model gekozen, maar door problemen met een aantal gemeenten werd die opdracht afgeblazen.*

Voor de financiering wordt vaak een beroep op

représentent un élément fondamental dans le quotidien des usagers de la STIB. Il semble donc logique de considérer ceux-ci comme faisant partie intégrante du réseau de transports en commun.

On sait que le nerf de la guerre se trouve dans les recettes publicitaires, et que vous aimez la publicité qui, pour vous, met de la couleur dans la ville. L'appât du gain publicitaire de certaines communes se ressent dans le confort de nombreux abribus. Littéralement emballés de publicités, ils ne permettent plus aux usagers de voir si leur bus ou leur tram arrive.

Parfois, des écrans vidéo y sont installés. Ils attirent tellement l'attention qu'il devient impossible de se concentrer sur quoi que ce soit d'autre, comme un livre, par exemple. En outre, quand on voit le nombre de campagnes qui sont menées pour conseiller aux parents de ne pas laisser leurs enfants trop longtemps devant des écrans, il est paradoxal de voir qu'ils ont le nez sur des écrans grâce aux pouvoirs publics.

Par ailleurs, certains panneaux sont équipés de caméras, à l'insu des usagers. Enfin, le contenu de certaines publicités est tout simplement incompatible avec l'intérêt général. Je songe aux publicités récentes pour des alcooliers. Là encore, on dépensera ensuite beaucoup d'argent pour des campagnes de santé publique visant à informer les gens des effets nocifs de l'alcool !

En résumé, le réseau de la STIB voit son confort et son image dégradés par cette situation.

Quel budget la Région a-t-elle consacré au projet avorté d'abribus Xavier Lust ? Où en sont les négociations avec les communes ? Sur les voiries régionales, de quelle marge de manœuvre la Région dispose-t-elle pour installer d'autres abribus que les abribus communaux ? Y a-t-il un obstacle à une telle démarche ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le budget consacré au projet d'abribus régional, dont Xavier Lust a remporté le concours, est de l'ordre de 180.000 euros. Vous trouverez en annexe du compte rendu un tableau reprenant la liste des gestionnaires

reclame-inkomsten gedaan. Reclame bevordert het comfort van de reizigers evenwel niet. Op sommige plaatsen kunnen ze zelfs niet meer zien of hun bus of tram aankomt.

Soms worden er videoschermen geplaatst die zodanig de aandacht trekken dat het onmogelijk is om zich op iets anders te concentreren, zoals een boek. Ouders wordt aangeraden om hun kinderen niet te lang voor een scherm te laten zitten, maar in het openbaar vervoer worden we met grote schermen geconfronteerd. Sommige reclameborden zijn bovendien uitgerust met camera's, zonder dat de reizigers dat weten.

Tot slot is de inhoud van sommige reclameboodschappen in strijd met het algemeen belang. Zo was er onlangs reclame van alcoholproducenten te zien, terwijl de overheid heel wat geld uitgeeft aan campagnes om te waarschuwen voor de schadelijke effecten van alcohol.

De huidige situatie komt het comfort en het imago van het MIVB-net niet ten goede.

Hoeveel geld heeft het gewest besteed aan het afgevoerde bushokjesproject? Hoeven staan de onderhandelingen met de gemeenten? Kan het gewest op de gewestwegen andere bushokjes plaatsen dan de gemeentelijke bushokjes?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De wedstrijd voor het nieuwe bushokjesmodel heeft 180.000 euro gekost en werd gewonnen door Xavier Lust.*

d'abribus.

Il est exact que la STIB peut et doit reprendre la gestion des abribus. Elle n'a pas géré ce dossier de la meilleure manière. Une nouvelle analyse de la situation permettra, je l'espère, à ses organes décisionnels de relancer le processus dans les semaines ou mois à venir. Les pourparlers sont en cours sur la reprise de la gestion des abribus.

Le projet n'est pas abandonné. Je suis d'accord avec vous sur la nécessité d'une unité de nos abribus.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je note que vous critiquez le travail des employés de la STIB qui poursuivraient d'autres buts que le bien-être des usagers. Pour "accuser" les communes, je me suis basée sur la dernière réponse que vous nous aviez faite dans ce parlement à la suite de la dernière question posée sur le sujet. Je me rends compte que finalement, vous nous livrez une autre interprétation aujourd'hui.

(*Remarques de M. Smet*)

J'ai relu les dernières réponses disponibles dans les annales parlementaires et, à l'époque, ce n'était que de la faute des communes. Aujourd'hui, vous accusez également la STIB.

C'est un dossier qui traîne depuis des années. Il serait vraiment temps de pouvoir en sortir la tête haute. Cela se fera-t-il sous cette législature-ci ? Je ne sais pas. Je n'aimerais en tout cas pas que le prochain ministre soit obligé de nous expliquer que rien n'a bougé sous la précédente législature.

Je n'ai rien entendu quant à la protection du confort des usagers par rapport à l'envahissement publicitaire. J'attends donc la liste des communes et surtout, comme beaucoup de mes collègues et d'usagers, j'attends de voir sur le terrain les choses rentrer dans l'ordre pour le bénéfice collectif.

- *L'incident est clos.*

Het klopt dat de MIVB het beheer van de bushokjes moet overnemen. Ik bezorg u in bijlage aan het verslag een lijst met de beheerders van de bushokjes.

De MIVB heeft het dossier niet zo goed aangepakt. Daarom moet een nieuwe analyse van de situatie de MIVB in staat stellen om het proces binnen enkele weken of maanden voort te zetten. De onderhandelingen zijn aan de gang. Het project is dus niet afgevoerd. Een grotere eenvormigheid blijft onze doelstelling.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- In eerdere antwoorden leek u de schuld bij de gemeenten te leggen. Vandaag horen we iets totaal anders.

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Vroeger was alles de fout van de gemeenten, maar nu wijst u ook met een beschuldigende vinger naar de MIVB.

Dit dossier sleept al jaren aan. Ik hoop dat we nog tijdens deze legislatuur resultaten zien. Ik zou niet willen dat de volgende minister ons moet uitleggen dat er tijdens de vorige regeerperiode niets is gebeurd.

U hebt niet geantwoord hoe u zult vermijden dat reclame het comfort van de reizigers in het gedrang brengt. Ik wacht dus op de lijst van de gemeenten, maar ik hoop vooral vooruitgang te zien op het terrein.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE MME JULIE DE GROOTE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

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

concernant "l'ouverture du Chirec sur le site de Delta et son impact sur la mobilité".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Le Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec) a ouvert ses portes le 9 décembre dernier. Après trois mois, on peut tirer un premier bilan sur l'accessibilité et la mobilité, concepts qui ne sont pas synonymes.

Cette fusion bénéfique de deux hôpitaux a suscité moult réflexions. La question de la mobilité est centrale dans ce projet. Dès 2014, Agora avait réalisé une étude d'incidences relative à la construction de ce nouvel hôpital sur le site de

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw de Groote.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "de opening van het Chirec op de Delta-site en de impact op de mobiliteit".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *Het Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec) opende op 9 december de deuren. Na drie maanden is het tijd voor een eerste evaluatie van de toegankelijkheid en de mobiliteit.*

Al in 2014 voerde Agora een effectenstudie uit over de bouw van het ziekenhuis op het Deltaterrein. De studie zette de mobiliteit centraal, wat begrijpelijk is in het licht van de belangrijke verkeersstromen in de buurt.

Delta, centrée presque exclusivement sur la mobilité. Lors de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme et d'environnement par le Chirec, cette étude mettait en exergue la mobilité comme un enjeu principal, compréhensible au vu de l'intensité du trafic aux alentours.

Depuis lors, quelles analyses complémentaires ont-elles été menées pour étayer les résultats de cette étude d'incidences ? Quels sont les premiers effets observés en termes de mobilité depuis la mise en service officielle de l'hôpital ? Qu'est-ce qui fonctionne et que faut-il améliorer ?

En 2014, l'étude d'Agora émettait une série de propositions. Quelles mesures avez-vous mises en place pour tenter de faire face aux répercussions du déménagement, sachant que même à l'heure actuelle, tous les services ne sont pas encore opérationnels, même s'ils sont de plus en plus intégrés ?

Comment le maintien ou non du viaduc Herrmann-Debroux affecte-t-il directement ou indirectement l'accès au site et les incidences relevées dans l'étude ? Comment ce point est-il aujourd'hui intégré dans la réflexion menée avec les communes et les comités de quartier ?

Par ailleurs, quand on parle de mobilité et d'accessibilité du site - et certainement pour des personnes qui ne sont pas au mieux de leur forme, puisqu'elles se rendent dans un hôpital -, cela concerne aussi les piétons et les cyclistes. Avez-vous prévu un renforcement des transports en commun, en particulier de la ligne 71 et du métro ? Comment l'accès à l'entrée du Chirec est-il assuré au sortir du bus 71 ou de la station de métro Delta ? Je m'y suis essayée au tout début et j'ai trouvé cela très hasardeux. Comment comptez-vous améliorer la situation ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les conclusions de l'étude d'incidences du projet du Chirec portaient essentiellement sur :

Zijn er sindsdien nog studies uitgevoerd die de resultaten van de effectenstudie staven? Welke gevolgen had de opening van het ziekenhuis voor de mobiliteit? Wat loopt goed en wat moeten we bijsturen?

Welke voorstellen uit de studie van Agora hebt u in de praktijk gebracht om de gevolgen van de verhuizing binnen de perken te houden?

Hoe beïnvloedt het Herrmann-Debrouxiaduct de toegankelijkheid van het ziekenhuis? Wordt daarmee rekening gehouden in de besprekingen met de gemeenten en de buurtcomités?

Ook voor wie niet met de auto komt, moet het ziekenhuis vlot bereikbaar zijn. Verhoogt u het bus- en metroaanbod naar het ziekenhuis? Uit ervaring weet ik dat de toegang tot het ziekenhuis vanaf de halte van bus 71 of metrostation Delta erg gevvaarlijk is. Hoe wilt u de toegang verbeteren?

Bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De conclusies van de effectenstudie over het Chirec gingen hoofdzakelijk over:*

- la reconfiguration de la partie sud du boulevard du Triomphe, afin d'assurer l'accessibilité du site du Chirec par les différentes catégories d'usagers ;

- la nécessité de créer par ailleurs un accès direct au complexe hospitalier à partir de la E411.

Concrètement, l'adaptation de la partie sud du boulevard du Triomphe a consisté en la création de deux carrefours supplémentaires, respectivement pour l'accès principal du Chirec et l'accès aux urgences. Cet aménagement a fait l'objet de microsimulations étendues, qui ont confirmé que moyennant la mise en place d'une coordination des feux à l'échelle des trois carrefours de la partie sud du boulevard du Triomphe, le nouvel aménagement permettrait d'écouler les flux attendus, compte tenu de la réalisation de l'accès sud.

La partie sud du boulevard du Triomphe réaménagé est en service depuis le 20 octobre 2017. Au vu des informations provenant du terrain, Bruxelles Mobilité estime que l'aménagement fonctionne comme prévu. La seule adaptation apportée au fonctionnement initialement prévu de la régulation (fonctionnement des feux) concerne la traversée piétonne de l'accès ULB3. Celle-ci était inutilement pénalisée, avec un passage au rouge lors du passage au vert de la traversée du boulevard du Triomphe face à l'accès principal du Chirec.

Les conditions de circulation des cyclistes et piétons sur la partie sud du boulevard du Triomphe, du côté du Chirec, répondent aux normes existantes. Au niveau du carrefour avec la rue Cockx, situé hors du projet de réaménagement de la partie sud du boulevard du Triomphe, et sur la partie sud du boulevard du Triomphe du côté de la Plaine, les aménagements existants sont par contre clairement inférieurs aux normes. Regagner de l'espace au bénéfice des modes actifs impliquerait toutefois de réduire le nombre de bandes de circulation, ce qui demande de revoir fondamentalement cette entrée de la ville. Cette question est abordée dans le cadre du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, en cours d'élaboration.

Par ailleurs, un nouvel arrêt supplémentaire de transport public - l'arrêt Triomphe - a été créé à hauteur de l'entrée principale du Chirec pour assurer la desserte directe du site par le bus 71 à

- de heraanleg van het zuidelijke deel van de Triomflaan om het Chirec voor alle weggebruikers toegankelijk te maken;

- de nood aan een directe toegang van de E411 naar het ziekenhuis.

Bij de heraanleg van de Triomflaan werden twee kruispunten aangelegd, respectievelijk voor de hoofdingang van het Chirec en de toegang tot de spoedgevallen.

Het zuidelijke deel van de heraangelegde Triomflaan is sinds 20 oktober 2017 in gebruik. Volgens ter plaatse ingewonnen informatie is Brussel Mobiliteit van oordeel dat de heraanleg naar behoren werkt. Alleen de voetgangerslichten van toegang ULB3 werden opnieuw afgesteld.

De verkeersomstandigheden voor fietsers en voetgangers op het zuidelijke deel van de Triomflaan aan de kant van het Chirec beantwoorden aan de geldende normen. Aan het kruispunt met de Cockxstraat en op de Triomflaan aan de kant van de ULB-campus beantwoordt de infrastructuur echter niet meer aan de hedendaagse normen. Als we daar extra ruimte willen, moeten we het aantal autorijbanen terugdringen, wat betekent dat we de toegang tot de stad helemaal herzien. Die kwestie wordt bestudeerd in het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux, dat wordt uitgewerkt.

Bovendien is de nieuwe halte Triomf aangelegd ter hoogte van de hoofdingang van het Chirec, waar het ziekenhuis vanuit Delta wordt aangedaan door bus 71. De halte bestond al in de andere richting en is verplaatst naar de hoofdingang van het Chirec.

Beide haltes worden sinds de opening van het ziekenhuis aangedaan door bus 71 en bus 72. De eerste dagen verhinderden op de busstrook geparkeerde auto's de vlotte toegang tot de halte richting Delta.

Nu verloopt alles normaal. De halte richting Delta is volledig uitgerust met een bushokje. In de andere richting moet er nog een worden geïnstalleerd.

Het MIVB-aanbod is nog niet uitgebreid ter hoogte van het Chirec. Het toekomstige busplan voorziet echter in een tweede lijn, waardoor er een

partir de Delta. Dans l'autre sens, vers Delta, l'arrêt Triomphe qui existait déjà a été déplacé vers l'entrée principale du Chirec.

Ces deux arrêts desservis par les bus 71 et 72 ont été mis en service en même temps que l'hôpital. Cependant, les premiers jours, l'arrêt vers Delta n'a pas pu être utilisé dans de bonnes conditions, en raison de l'occupation du site propre du bus par des voitures en stationnement.

La situation est à présent régularisée. L'arrêt en direction de Delta est pleinement équipé, avec un abri. L'abri doit encore être installé à l'arrêt dans l'autre direction, vers le cimetière d'Ixelles.

L'offre de transports publics de la STIB n'a pas encore été renforcée à hauteur du nouveau site du Chirec. Cependant, le plan directeur pour les bus, qui sera approuvé prochainement, prévoit l'ajout d'une seconde ligne, qui renforcera le lien avec le métro à la station Delta et offrira de nouvelles liaisons directes vers Ixelles et Watermael-Boitsfort d'une part, et Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert d'autre part. Grâce à l'acquisition de nouveaux bus, la fréquence de la ligne 71 pourra être augmentée.

La réalisation de l'accès sud sur le site du triangle Delta sud est prise en charge par le Chirec, dans le cadre d'accords avec la Société d'aménagement urbain (SAU), propriétaire du site.

Bruxelles Mobilité réalisera toutefois la connexion entre la boucle de la E411 et le pertuis sous la ligne de chemin de fer. Bruxelles Mobilité a déjà travaillé sur une esquisse, mais elle date de quelques mois. Bruxelles Mobilité reprendra contact avec les différents intervenants pour savoir où en est le projet du Chirec d'aménagement d'une voirie à l'intérieur du site, afin de continuer à travailler sur la connexion avec la E411. Aucun calendrier n'est encore fixé.

Aucune analyse de la situation n'a été réalisée jusqu'à présent, mais il va de soi que ce sera le cas.

La reconfiguration de l'entrée de la ville par la E411 en boulevard urbain, telle qu'envisagée dans le cadre du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux en cours d'élaboration, aura forcément un impact important sur l'accessibilité du Chirec par les différents modes de déplacement.

bijkomende verbinding met metrostation Delta en nieuwe rechtstreekse verbindingen met Elsene, Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe ontstaan. Na de levering van de nieuwe bussen kan de frequentie van lijn 71 worden opgevoerd.

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) is eigenaar van het terrein en sloot met het Chirec een akkoord dat bepaalt dat het Chirec zelf de zuidelijke toegang tot het Deltaterrein laat aanleggen.

Brussel Mobiliteit zal de verbinding tussen delus van de E411 en de doorgang onder de spoorlijn aanleggen, al moet het nog bekijken hoe het Chirec de wegen op het ziekenhuisterrein gaat aanleggen. Een planning is er nog niet, net zomin als een analyse van de toestand ter plaatse.

De heraanleg van de E411 als stadsboulevard wordt momenteel uitgewerkt. Die zal op middellange tot lange termijn de toegankelijkheid van het Chirec grondig wijzigen.

Il s'agit toutefois d'un projet à moyen et long terme.

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Il me semblerait opportun d'évaluer la situation après trois mois et de demander formellement, en tant que ministre de la Mobilité, l'avis du Chirec.

Il serait intéressant pour nous de bien voir la situation des différentes entrées. À court terme, cela justifierait une augmentation de la fréquence du bus 71, la création d'une seconde ligne et l'instauration d'un arrêt du 71 devant l'entrée principale. Cela permettrait aussi de coordonner l'accès par la E411, ainsi que celui des piétons et cyclistes.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais demander l'avis du Chirec.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "la non-synchronisation des feux de circulation sur un axe régional majeur, la chaussée de Waterloo et ses conséquences sur la vitesse commerciale des bus qui l'empruntent".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *Het lijkt me sterk aangewezen om de toestand na drie maanden te evalueren en het Chirec formeel om zijn mening te vragen.*

Het zou ook interessant zijn om een beter zicht te krijgen op de ligging van de verschillende ingangen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal het standpunt van het Chirec vragen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de niet-synchronisatie van de verkeerslichten op een belangrijke gewestelijke as, de Waterloosesteenweg, en de gevolgen daarvan voor de reisnelheid van de bussen aldaar".

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Vous vantiez les mérites de la synchronisation des feux de signalisation pour la fluidification de trafic et la réduction de pollutions environnementales. Je pense que de nombreux collègues vous ont déjà posé la question en commission. Pourquoi y a-t-il synchronisation sur certains axes et non sur d'autres ? Quels sont les arguments pour doter une artère régionale de cette technologie ? Quelles sont les artères qui en bénéficient ?

Je prends l'exemple de la chaussée de Waterloo qui relie Saint-Gilles à Uccle en passant par Ixelles. Elle est largement empruntée non seulement par les automobilistes, mais aussi par les transports en commun, notamment les sociétés de bus wallonne et flamande. Or, elle ne bénéficie pas de la synchronisation des feux. Les parties comprises entre la Barrière de Saint-Gilles et Ixelles ainsi qu'entre la Bascule et la Région flamande connaissent généralement de gros embouteillages. Qu'en est-il précisément ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans l'accord de gouvernement, Bruxelles Mobilité s'est vu assigner la tâche de fluidifier les "quinze lieux et trajets les plus congestionnés de la Région". L'équipement de ces axes nécessite une étude qui se fera soit en interne, soit par un bureau d'études externe, afin d'établir des grilles de fonctionnement adaptées qui permettront une circulation plus fluide, mais aussi de tenir compte des transports en commun sur ces axes ainsi que de nombreux autres paramètres. Pour chaque carrefour, une bibliothèque de plans sera composée, dont des plans de signalisation pour la synchronisation.

Outre l'élaboration de nouveaux plans de signalisation pour les axes concernés, le contrôleur de trafic sera également relié à la centrale des feux de signalisation. Cette liaison permettra la télésurveillance et la télégestion du carrefour, de sorte qu'on pourra, par exemple, commuter entre différents plans de signalisation. La liaison du contrôleur de trafic nécessite soit le placement d'un nouveau contrôleur de trafic, soit la mise à jour du

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *U verwees naar de synchronisatie van de verkeerslichten als een belangrijk instrument om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en de vervuiling te verminderen. Waarom worden de verkeerslichten dan op sommige wegen wél gesynchroniseerd maar op andere niet? Op basis van welke criteria wordt die technologie toegepast? Op welke wegen wordt het systeem gebruikt?*

Hoe komt het bijvoorbeeld dat de lichten op een bijzonder drukke verkeersader als de Waterloosesteenweg, waar er vaak grote files zijn, niet gesynchroniseerd worden?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het regeerakkoord heeft Brussel Mobiliteit de taak opgelegd om een vlottere doorstroming van het verkeer te bewerkstelligen op de vijftien locaties en trajecten in het gewest waar het verkeer het meest dichtsligt. Dit vereist het uitvoeren van een studie, hetzij intern, hetzij via een extern studiebureau, om aangepaste schema's op te stellen die rekening houden met het openbaar vervoer op die wegen en met nog andere parameters. Voor elk kruispunt komt er een soort bibliotheek die onder meer de verkeerslichtenschema's omvat.*

Daarnaast zal de verkeersregelaar verbonden worden met de verkeerslichtencentrale, zodat het kruispunt van op afstand kan worden beheerd en er bijvoorbeeld kan geschakeld worden van het ene schema naar het andere. Daartoe moeten er nieuwe verkeersregelaars worden geplaatst of moet de bestaande software worden geüpdateert.

De keuze van de wegen wordt mee bepaald door de renovatiewerken. Op de wegen die momenteel of in

logiciel du contrôleur existant.

Le choix des axes est donc aussi lié aux travaux de réaménagement. Pour les axes qui bénéficient actuellement ou qui bénéficieront d'un réaménagement, Bruxelles Mobilité assurera le suivi des chantiers et équipera les carrefours, à la fin des travaux, de contrôleurs performants et de systèmes de régulation de feux de signalisation. Les axes qui ne seront pas en chantier durant les années qui suivent ont déjà été équipés.

Les lieux et axes suivants sont déjà équipés :

- en 2016, la rue Belliard, l'avenue Charles-Quint et l'avenue d'Auderghem ;

- en 2017, l'avenue Léopold II, la place de l'Yser, la place Saintelette, le quai des Usines, la chaussée de La Hulpe, l'avenue du Parc Royal, la Petite ceinture (partiellement), le boulevard Général Jacques (partiellement), le boulevard Industriel et le boulevard Mettewie (partiellement).

En 2018, l'équipement des axes suivants est planifié : la chaussée de Waterloo, la Porte de Ninove, le boulevard de la Woluwe, le trajet de la ligne de tram 9, la Petite ceinture (la suite) et la chaussée de Mons entre la frontière de la Région et l'avenue Van Laer (en fonction du démarrage du réaménagement).

Cela ne signifie pas qu'il n'y a aucune synchronisation sur les autres axes. En effet, quelques axes bénéficient déjà, depuis des années, d'une vague verte ou de l'une ou l'autre forme de synchronisation.

Avec les moyens dont elle dispose, Bruxelles Mobilité s'efforce constamment de rendre ces méthodes de régulation plus intelligentes et plus performantes. J'ai demandé à Bruxelles Mobilité de lancer un marché de mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour travailler plus vite grâce à un support externe.

Cependant, le fait de rendre les feux de signalisation plus intelligents ne constitue pas le seul moyen de fluidifier la circulation. Parmi les autres régulations intelligentes, citons la priorité des transports en commun sur un axe, sans ou avec peu de perte de capacité pour les véhicules, et la réduction des temps d'attente des piétons avec

de toekomst worden gerenoveerd, zal Brussel Mobiliteit de kruispunten bij het afronden van de werken uitrusten met performante verkeersregelaars en systemen voor verkeerslichtenregeling.

In 2016 werden de Belliardstraat, de Keizer Karelalaan en de Oudergemselaan hiermee uitgerust.

In 2017 kwamen de Leopold II-laan, het IJzerplein, het Saincteletteplein, de Werkhuizenkaai, de Terhulpssteenweg, de Koninklijke Parklaan, een deel van de Kleine Ring, een deel van de Generaal Jacqueslaan, de Industrielaan en een deel van de Mettewielaan aan de beurt.

In 2018 zullen de volgende wegen worden uitgerust: de Waterloosesteenweg, de Ninoofsepoort, de Woluwelaan, het traject van tram 9, de rest van de Kleine Ring en de Bergensesteenweg tussen de gewestgrens en de Van Laerlaan.

Dat betekent niet dat er geen synchronisatie is op de andere wegen. Op enkele wegen werd er jaren geleden al een groene golf of een andere vorm van synchronisatie ingevoerd.

Brussel Mobiliteit tracht in de mate van het mogelijke de regeling van de verkeerslichten alsmaar slimmer te maken. Ik heb Brussel Mobiliteit gevraagd om een opdracht voor assistentie aan de bouwheer uit te schrijven om sneller te kunnen vooruitgaan. Slimme verkeerslichten zijn wel niet de enige manier om de verkeersstromen vlotter te laten verlopen. Er kan op bepaalde wegen bijvoorbeeld ook een voorkeursbehandeling van het openbaar vervoer ingevoerd worden.

De synchronisatie van de verkeerslichten op de Waterloosesteenweg tussen de Winston Churchilllaan en de grens met Vlaanderen is gepland voor 2018. De update van de verkeersregelaars zit in de laatste fase en het studiebureau heeft de verkeerslichtenschema's al opgesteld.

Voor het stuk van de Waterloosesteenweg tussen het Bareel van Sint-Gillis en Elsene overweegt Brussel Mobiliteit om punctuele verbeteringen aan te brengen in plaats van het hele traject te coördineren. Er zijn namelijk te veel trams en bussen die de Waterloosesteenweg kruisen. Een coördinatie van de verkeerslichten zou dan ook een

maintien de la priorité des transports en commun.

La synchronisation de la chaussée de Waterloo entre l'avenue Winston Churchill et la frontière avec la Flandre est planifiée pour 2018. La mise à jour nécessaire à cet effet de tous les contrôleurs de trafic est dans sa phase ultime, et les plans de signalisation ont déjà été établis par le bureau d'études.

La synchronisation de la chaussée de Waterloo entre la Barrière de Saint-Gilles et Ixelles n'est pas entièrement planifiée. En revanche, Bruxelles Mobilité envisage d'apporter des améliorations ponctuelles sur cette partie de la chaussée de Waterloo, au lieu d'une coordination de l'axe. En effet, trop de transports en commun croisent la chaussée de Waterloo et une coordination de cette dernière aurait un effet négatif sur la vitesse commerciale du transport en commun en général dans la zone. Si l'on fluidifie davantage la chaussée de Waterloo, c'est aussi au détriment de lignes comme celle du tram 81.

Un équilibre doit toujours être recherché.

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Effectivement, la fluidification ne veut pas dire que les voitures peuvent rentrer plus vite, et donc que plus de voitures pourront rentrer dans la ville. L'objectif des transports en commun est aussi la réduction des pollutions environnementales telles que peuvent en causer les voitures qui s'arrêtent sur les lieux.

Mais il y a aussi - et cela ne faisait pas partie de cette question - une incompréhension par rapport à des carrefours où, sur un axe, les feux ne passent au rouge que dans un seul sens. C'est extrêmement dangereux. Tous les matins, par exemple, je traverse à pied le carrefour de la chaussée de Wavre et de la rue du Trône, à la hauteur du restaurant L'Horloge du sud. La circulation s'arrête d'un côté, ce qui encourage le piéton à traverser, mais elle continue de l'autre.

La synchronisation, c'est une sécurité pour le piéton. Il serait intéressant, dans le cadre de l'étude que vous avez commandée, de bien vérifier si le nombre de voitures empruntant cet axe reste stable.

negatief effect hebben op de reisnelheid van het openbaar vervoer in de hele zone. We moeten altijd een evenwicht zoeken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *Een vlottere doorstroming mag niet tot meer auto's in de stad leiden. Doel van het openbaar vervoer is immers ook om de milieuvervuiling door het autoverkeer te verminderen.*

Een ander probleem - dat echter niet in mijn vraag stond - zijn kruispunten waar de lichten maar in een richting rood worden, zoals het kruispunt tussen de Waversesteenweg en de Troonlaan. Het verkeer stopt er aan één kant, wat de voetgangers aanmoedigt om over te steken, maar het verkeer blijft wel voorbijrijden aan de andere kant. Dat is bijzonder gevvaarlijk.

Synchronisatie kan de veiligheid van de voetgangers verbeteren. Het zou nuttig zijn om eens na te gaan of het aantal auto's op een aangepaste verkeersas stabiel blijft. We willen niet nog meer autoverkeer.

Nous ne voulons pas davantage de voitures !

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "le développement de l'offre de bus et de trams dans le nord-est de Bruxelles".

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Il a beaucoup été question du réseau de métro Nord qui tarde à venir. Aujourd'hui, ma question porte sur la ligne de tram 55. Cette ligne est déjà saturée en heure de pointe et cette situation ne fera que s'aggraver.

Quels projets sont-ils prévus pour renforcer l'offre de transport de surface dans cette zone, en attendant l'arrivée du métro ? Le Plan bus prévoyait la création d'une nouvelle ligne, la ligne 56, qui allait notamment parcourir la zone. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

Une décision a-t-elle été prise quant à l'avenir de la ligne de tram 55 après la mise en service du métro ? Il avait été évoqué que cette ligne serait supprimée à partir du moment où le métro entrerait en service ; or, les utilisateurs de cette ligne de proximité sont attachés à son maintien, surtout dans le cadre de petits trajets, en particulier les utilisateurs avec des poussettes, chargés de sacs de courses, ou les personnes âgées qui préfèrent ne pas emprunter d'escalators entre les quais de métro et la surface.

Par ailleurs, cette ligne passe par la chaussée de Helmet, offrant à ses nombreux commerces une visibilité qui n'est pas du luxe vu leurs difficultés, notamment depuis l'ouverture de Docks Bruxsel.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de ontwikkeling van het bus- en tramaanbod in het noordoosten van Brussel".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *Het is nog even wachten op de nieuwe metrolijn Noord. Zal in de tussentijd het bovengronds openbaar vervoer in het noordoosten van Brussel worden versterkt? Tramlijn 55 is totaal verzadigd.*

Het busplan voorziet in een nieuwe lijn, lijn 56. Hoe ver staat dat project?

Is er al een beslissing genomen over de toekomst van lijn 55 na de opening van de metro? Er was sprake van om die lijn af te schaffen, maar sommige reizigers zijn eraan gehecht, vooral voor kleine trajecten.

Bovendien rijdt die tram door de Helmetsteenweg, wat een goede zaak is voor de handelaars, die heel wat problemen ondervinden sinds de opening van Docks Bruxsel.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une des principales justifications pour la mise en service de la ligne de métro Nord est précisément l'augmentation de la capacité sur des axes chargés, là où le tram atteint progressivement sa limite de capacité horaire. La ligne 55 offre actuellement un tram T3000 toutes les cinq minutes en heures de pointe, soit 2.208 places par heure et par sens.

Il n'est pas possible d'acheter des trams plus longs pour la ligne 55. Plusieurs arrêts, comme Liedts, Verboekhoven ou Paix, ne peuvent pas être allongés. Augmenter la fréquence est également impossible, car la gare du Nord est saturée par les lignes 3, 4, 25 et 62. Enfin, fusionner la ligne 55 avec la ligne 4 détériorerait l'offre sur l'axe nord-sud dont les capacités atteignent aussi leur limite.

Plusieurs mesures sont envisagées pour améliorer l'offre, mais aussi les capacités de transport, sur les différentes lignes du nord-est de la Région, par exemple les lignes 45 ou 64, qui devraient bénéficier d'autobus articulés et ainsi partiellement soulager la ligne 55 des voyageurs allant vers d'autres destinations.

Le Plan directeur pour les bus, qui sera bientôt approuvé en deuxième lecture, comporte une nouvelle ligne de bus 56 passant par la place Verboekhoven et offrant des liaisons inédites entre Neder-over-Heembeek et Schuman.

La question du maintien éventuel d'une ligne de tram en complément du métro Nord n'est pas encore définitivement tranchée. Elle dépendra de l'évolution de la demande dans la zone, des moyens disponibles et des besoins prioritaires.

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Donc, ni tram plus long, ni augmentation de la fréquence ne sont prévus. Quand la ligne 56 sera-t-elle mise en service ?

(Remarques)

M. Pascal Smet, ministre.- Une fois le plan approuvé.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er komt een metro in het noordoosten van het gewest, vooral om de capaciteit te kunnen verhogen. De tram heeft immers zijn maximale uurcapaciteit bereikt. Op lijn 55 rijdt er tijdens de spitsuren om de vijf minuten een tram T3000. Dat is goed voor 2.208 plaatsen per uur in elke richting.*

Het is niet mogelijk om langere trams in te zetten, omdat sommige perrons niet kunnen worden verlengd. Het is evenmin mogelijk om de frequentie op te trekken, aangezien het Noordstation verzadigd is door de lijnen 3, 4, 25 en 62.

We werken aan verschillende oplossingen om het aanbod te verbeteren en de capaciteit te verhogen in het noordoosten van Brussel. Zo zullen we op de lijnen 45 en 64 gelede bussen inzetten om lijn 55 gedeeltelijk te ontlasten. Het Busplan, dat binnenkort in tweede lezing zal worden goedgekeurd, voorziet bovendien in een nieuwe buslijn 56 tussen Neder-over-Heembeek en Schuman, die langs het Verboekhovenplein passeert.

Er is nog niet beslist of er naast de metro nog een tramlijn zal worden behouden. Dat zal afhangen van de evolutie van de vraag, de beschikbare middelen en de prioritaire behoeften.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *Wanneer zal lijn 56 in dienst worden gesteld?*

(Opmerkingen)

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zodra het plan is goedgekeurd.*

Mme Julie de Groote (cdH).- À court terme, on ne peut espérer qu'un bus articulé pour le 45 et le 64.

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement. Puis il y aura la nouvelle ligne de bus 56.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le parking de dissuasion Ceria".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "l'état d'avancement de la construction de parkings de dissuasion dans et en dehors de Bruxelles".

Mme la présidente.- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *En op korte termijn zullen er gelede bussen worden ingezet op de lijnen 45 en 64?*

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

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de ontradingsparking Coovi".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de stand van de aanleg van ontradingsparkings in en buiten Brussel".

Mevrouw de voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners worden de interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

concernant "le troisième Plan taxi".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le Plan taxi".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'approbation du Plan taxi en première lecture".

Mme la présidente.- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la grève à la STIB le 19 février 2018".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, chose relativement peu fréquente, la STIB a connu un mouvement de grève ce 19 février. Les revendications étaient assez larges mais certaines d'entre elles méritent particulièrement notre attention, dans la mesure où il s'agit de problèmes qui n'ont rien de neuf et qui ont un impact direct à la fois sur la qualité du réseau et le bien-être des

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

betreffende "het derde Taxiplan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het Taxiplan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de goedkeuring van het Taxiplan in eerste lezing".

Mevrouw de voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners worden de interpellations naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de staking bij de MIVB op 19 februari 2018".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Op 19 februari was er een staking bij de MIVB, iets wat relatief weinig voorkomt. Een aantal eisen verdienen in het bijzonder onze aandacht, want ze hebben te maken met problemen die de kwaliteit van het net en het welbevinden van gebruikers en werknemers onder druk zetten.*

usagers, mais aussi sur celui des travailleurs de cette entreprise.

Tout d'abord, il y a cette question récurrente relative au département "field support" dont la mission de sécurisation a souvent fait l'objet de questions dans ce parlement. J'aimerais faire le point à ce sujet avec vous. Qu'en est-il des nouveaux engagements dont il a longuement été question les années précédentes, à la suite des tristes événements de 2016 ? Je vise ici entre autres les agents ASS, leur formation et leur encadrement. Où en est-on par rapport au plan initial ?

De même, je vous avais interpellé sur la multiplication des dispatchings à l'occasion de l'ouverture du numéro 1707 qui avait été confié à une entreprise privée. Où en est ce fameux numéro 1707 ? Quelle est son utilité à l'heure actuelle ? Je m'inquiète parce que parmi les revendications du personnel, on retrouve des plaintes quant au flou dû à la multiplication des dispatchings.

Il y a deux législatures, je m'inquiétais d'un problème qui était déjà à l'époque source de burn-out chez certains travailleurs et qui engendre encore et toujours des perturbations évitables pour les passagers, à savoir le manque d'effectifs au dispatching bus, clé de voûte de la gestion du moindre incident. Ce problème n'a manifestement toujours pas été résolu. En effet, on retrouve toujours cette revendication parmi celles qui ont motivé la grève du 19 février. La mise en œuvre du Plan bus met également en évidence un manque d'effectifs au mode bus en général, si l'on en croit les travailleurs.

Je me permettrai également de souligner la pénibilité dont se plaignent les voyageurs mais aussi les travailleurs, en cas de chantier. En effet, vos services de Bruxelles Mobilité n'ont manifestement toujours pas instruction de donner la priorité au transport public sur le trafic automobile en cas de déviation. Cette pénibilité est aussi dénoncée par les travailleurs du réseau de surface qui en payent également les conséquences.

Et j'aimerais vous entendre également. Nous n'avons pas ici vocation à nous substituer aux procédures de concertation sociale au sein de la STIB. Néanmoins, en tant que pouvoir de tutelle du plus important employeur de la Région, il est important que nous nous assurons de ce que les

Eerst en vooral zijn er de terugkerende problemen binnen de afdeling Field Support. Hoe zit het met de indiensttreding van nieuwe medewerkers, waarvan al sprake is sinds de aanslagen in 2016?

Ik heb u ook al geïnterpelleerd over de wildgroei aan dispatchings toen de telefooncentrale 1707 in het leven geroepen werd. Heeft dat nummer nog nut? Ik maak me zorgen, want het personeel klaagt over onduidelijkheid door de wildgroei aan nummers.

Twee regeerperioden terug maakte ik me al zorgen over een probleem dat destijds al aanleiding gaf tot burn-outs, namelijk het personeeltekort in de busdispatching. Dat probleem is nog steeds niet opgelost, want het was een van de eisen die aanleiding gaven tot de staking.

Ik wil ook de hinder bij werkzaamheden aankaarten. Brussel Mobiliteit geeft blijkbaar nog altijd geen voorrang aan het openbaar vervoer bij omleidingen.

We kunnen ons niet mengen in het sociaal overleg binnen de MIVB, maar als toezichthouder op de grootste werkgever van het gewest moeten we ervoor waken dat de maatregelen rekening houden met het welzijn van de medewerkers en dat de MIVB de middelen krijgt om die maatregelen uit te voeren. Anders zijn niet alleen de werknemers van de MIVB de dupe, maar ook de reizigers.

Heel wat van de grieven die aan de basis lagen van de staking, zijn al jaren gekend, zoals de staat van de bussen. Er zijn nieuwe bussen besteld, maar ondertussen blijven er aftandse exemplaren rondrijden. Die situatie is onder meer te wijten aan onderhoudskwesties en de beslissing om zonder voorraad te werken. Ik heb gehoord dat er soms bussen hersteld worden door vervangstukken te halen uit andere bussen, die op dat ogenblik niet rijden. Dat is onrustwekkend.

Ik heb de indruk dat ervoor is gekozen om te snoeien in de exploitatiemiddelen ten voordele van zware infrastructuurinvesteringen. Keuzes mogen nooit ten koste van de exploitatie gaan.

mesures prises s'appliquent dans le respect du bien-être des travailleurs, mais également qu'elles sont accompagnées des moyens nécessaires à leur bonne application.

Sans quoi, non seulement les travailleurs de la STIB en payent le prix, mais également la qualité du réseau et donc les voyageurs. C'est pourquoi il est fondamental que vous nous expliquez quels sont les mesures et les moyens concomitants qui ont été définis pour répondre aux problèmes qui ont entraîné ce mouvement de grève. En particulier à la veille de la conclusion du prochain contrat de gestion.

Une bonne part des revendications aujourd'hui mises en évidence sont liées à des problèmes connus depuis plusieurs années. Je pourrais revenir également sur l'état du matériel roulant et les bus. Certes, de nouvelles commandes sont en cours, mais on sait aussi qu'à l'heure actuelle, certains bus en piteux état continuent d'être en service. Cette situation est aussi liée à des questions d'entretien, à des décisions de travailler à flux tendu et de supprimer tout stock.

J'espère que vous n'ignorez pas que, dans certains dépôts, pour réparer certains bus, on prélève les pièces sur des bus qui ne roulent pas à ce moment-là. Il y aurait aussi de nombreuses questions à se poser à ce sujet. Ce phénomène s'appelle le cannibalisme.

On a fait le choix d'une politique qui sous-traite beaucoup, qui fonctionne selon certaines méthodes à flux tendu, et donc, aujourd'hui, en attendant l'arrivée des nouveaux bus, on a de vieux coucous qui circulent sur certaines lignes, sans doute pas celles que vous empruntez, car on les appelle les lignes de service public, celles que prennent uniquement les gens qui n'ont pas le choix et qui n'ont pas de voiture.

Je souhaiterais savoir où nous en sommes. J'ai l'impression que le choix a peut-être été opéré de délaisser des budgets d'exploitation au profit d'investissements considérables dans de futures infrastructures lourdes. Je ne voudrais pas que l'histoire se répète et que certains choix soient faits au détriment de l'exploitation.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne les agents et le personnel encadrant du service de sécurité de la STIB, je vous renvoie aux réponses apportées à la question orale du 29 janvier 2018.

En ce qui concerne les différents dispatchings de "field support" à la STIB, chaque dispatching travaille sur la base de procédures de travail claires. Celles-ci sont revues en cas de changements au sein de l'entreprise susceptibles d'induire une modification du fonctionnement interne. Il n'y a donc, selon la STIB, aucun flou qui entoure leurs missions. Chaque dispatching a des spécificités et des prérogatives propres. L'exercice de chaque dispatching nécessite des formations distinctes.

Le dispatching dédié à la sécurité répond, dans sa structure et son mode de fonctionnement, à un cadre légal que la STIB doit respecter scrupuleusement. Il gère la sécurité des personnes - les voyageurs et les agents de la STIB - et des infrastructures et coordonne les différentes interventions en temps réel. Ce dispatching est en contact avec les forces de l'ordre. Il fonctionne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et est assuré par des agents Vigilis.

Le dispatching central assure la coordination avec les dispatchings du métro, du tram et du bus. Le dispatching électrique assure la liaison avec le service à la clientèle et le back-up du dispatching technique et du dispatching dédié à l'information aux voyageurs.

Le dispatching technique assure la gestion des urgences techniques, pilote les équipes techniques de premier échelon en temps réel et commande l'ouverture et la fermeture des stations de métro.

Le dispatching liaison apporte un soutien opérationnel et administratif aux agents. Il est le point de contact pour les agents multimodaux, gère les portillons d'accès à l'entrée des stations et interagit avec les voyageurs lorsque c'est nécessaire.

Le dispatching dédié à l'information aux voyageurs

Bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Voor de vragen over het personeel van de veiligheidsdienst van de MIVB verwijs ik naar de antwoorden op de mondelinge vraag van 29 januari 2018.*

De verschillende dispatchingsdiensten van Field Support werken met duidelijke procedures, die worden herzien in geval van een verandering binnen de maatschappij. Elke dispatching heeft een eigen taakomschrijving.

De dispatching van de security wordt bemann door veiligheidsagenten. Zij buigen zich, binnen een strikt wettelijk kader, over de veiligheid van mensen en infrastructuur en coördineren de interventies in real time. Ze staan in contact met de ordediensten, elke dag van de week, de klok rond.

De centrale dispatching verzekert onder meer de coördinatie met de dispatchings van de metro, de tram en de bus. De elektrische dispatching verzekert de verbinding tussen de klantendienst en de back-up van de technische dispatching en de dispatching van de reizigersinformatie.

De technische dispatching beheert de technische interventies, stuurt de technische ploegen in real time aan en beslist tot opening of sluiting van metrostations.

De verbindingssdispatching verleent operationele en administratieve steun aan het MIVB-personeel. Ze is het contactpunt voor de personeelsleden die de toegangspoortjes beheren en interageert zo nodig met de reizigers.

De dispatching van de reizigersinformatie staat in voor de voorgeprogrammeerde audioberichten en voor de realtime-informatie bij incidenten. Ze beheert de tweets en staat in contact met de reizigers via de contactzuilen in de (pre)metrostations.

Over de onderbemanning van de busdispatching kan ik u meedelen dat tussen 2015 en 2017 de bussen 2,8% meer kilometers aflegden, terwijl in diezelfde periode het aantal controleurs en

assure l'ensemble des communications audio vers les voyageurs, tant pour ce qui est du préprogrammé que du temps réel en cas d'incidents. Il gère les tweets et assure le contact avec les voyageurs au travers des bornes de contact situées dans les stations de métro ou de pré-métro.

En ce qui concerne le manque d'effectifs au dispatching bus, le nombre de kilomètres parcourus par la flotte de bus a augmenté de 2,8% entre 2015 et 2017. Dans le même temps, les effectifs des régulateurs et des dispatchers au dispatching bus ont augmenté de 7,5%. Selon la STIB, les efforts nécessaires en termes d'effectifs ont été réalisés et donnent satisfaction.

En ce qui concerne le manque d'effectifs pour la mise en œuvre du Plan bus, ce dernier représente une croissance attendue de l'offre de 30% en termes de places-kilomètres sur la période 2018-2021. Cette augmentation importante sera toutefois principalement concentrée sur les années 2019-2020. Pour ce faire, la STIB prévoit d'accroître ses effectifs pour le mode bus d'environ 500 chauffeurs et 80 membres du personnel technique.

Logiquement, cette augmentation aura lieu principalement durant les années 2019-2020. En 2018, l'offre sera similaire à celle de 2017 et ponctuellement augmentée là où c'est possible. L'année 2018 sera surtout consacrée à la préparation, l'organisation et, en partie, l'anticipation des plans d'engagements massifs à concrétiser en 2019-2020.

En ce qui concerne les budgets d'exploitation qui seraient délaissés au profit des budgets d'infrastructure, la STIB indique qu'il n'en a jamais été question. Peut-être vous référez-vous au programme Drive, approuvé par un gouvernement dont votre parti était membre et dont l'objectif était de réaliser des économies sur les coûts de fonctionnement en général ? Ce programme a bien été mis en place, conformément à ce qui était convenu dans le contrat de gestion signé par le gouvernement dont vous faisiez partie.

En ce qui concerne la grève du 19 janvier dernier, la direction et les syndicats de la STIB sont parvenus à un accord sur les principes d'organisation du travail et la concertation à venir au sein du "field support", le département de la STIB chargé notamment d'assurer la sécurité sur le

dispatchers toenam met 7,5%. De MIVB heeft dus de nodige aanwervingen gedaan.

Voor de uitvoering van het Busplan, dat een stijging van het aanbod met 30% inhoudt tussen 2018 en 2021, zal de MIVB vijfhonderd buschauffeurs en tachtig medewerkers voor de technische dienst rekruteren.

De MIVB ontkent dat er minder in de exploitatie wordt geïnvesteerd ten voordele van de infrastructuur. Misschien verwijst u naar het programma Drive, dat door een regering is goedgekeurd waarvan uw partij deel uitmaakte en dat tot doel had om te besparen op de werkingskosten. Dat programma werd doorgevoerd, zoals afgesproken in het beheerscontract.

Na destaking van 19 januari zijn de directie en de vakbonden van de MIVB tot een akkoord gekomen over de werkorganisatie en het overleg binnen de afdeling Field Support. Voor de overige punten hebben ze een onderhandelingskalender opgesteld.

De impact van de bouwplaatsen op het openbaar vervoer hebben we vorige week uitvoerig besproken in het kader van de coördinatie van de bouwplaatsen.

réseau de transport public bruxellois. Les partenaires se sont également mis d'accord sur un calendrier de négociations concernant les autres points en cours de discussion au sein de l'entreprise.

L'impact des chantiers sur la circulation des transports publics a déjà été abordé largement il y a une semaine, lorsque nous avons parlé de la coordination des chantiers.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre réponse est relativement claire sur les rôles des dispatchings, mais n'apporte pas d'éclaircissements sur la question du fameux 1707, qui crée un niveau intermédiaire supplémentaire sans efficacité supplémentaire.

Les problèmes d'entretien des bus et de moyens réservés aux bus datent déjà du gouvernement dans lequel vous étiez ministre pour la première fois. Il est néfaste d'avoir des absences de stocks et des procédures complexes quand il faut réparer un bus.

J'espère que la question des chantiers sera suivie d'effets, en tenant compte des transports en commun également sous l'angle du bien-être au travail des conducteurs de la STIB. Je me réjouis que la concertation sociale ait débouché sur des avancées, notamment pour les pensions des travailleurs. Je resterai extrêmement attentive à ce dossier.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME KENZA YACOUBI

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *In uw antwoord verduidelijkt u de rol van de verschillende dispatchingsdiensten, maar zegt u niets over het bijkomende, maar mijns inziens weinig nuttige nummer 1707.*

Er waren al problemen met het onderhoud van de bussen toen u een eerste keer minister van Mobiliteit was. Er zijn geen stukken op voorraad en de procedures zijn ingewikkeld.

Ik hoop dat het openbaar vervoer voortaan voorrang krijgt bij werkzaamheden. Het verheugt mij tot slot dat het sociaal overleg resultaten heeft opgeleverd.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW KENZA YACOUBI

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

concernant "l'arrestation de migrants dans le cadre d'opérations de contrôle conjointes par des agents de la STIB et de la police sur le réseau de transports en commun bruxellois".

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

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Je me joins à l'initiative de mes collègues Ecolo lancée vendredi dans notre hémicycle, raison pour laquelle nous portons ces tee-shirts. Je vous interpelle pour obtenir une réponse sur le fond du dossier et une explication précise.

De nombreux membres et bénévoles de la Plate-forme citoyenne de soutien aux réfugiés s'inquiètent des conséquences d'opérations de contrôle conjointes, réalisées par des agents de la STIB avec l'appui de la police, visant le contrôle des titres de transport sur le réseau bruxellois.

Si le contrôle des titres de transport par la STIB sur son réseau est une mission légitime et nécessaire, il est tout aussi légitime que ses agents se fassent accompagner par des agents de police quand cela est jugé nécessaire pour leur sécurité. Toutefois, de plus en plus de citoyens s'inquiètent de voir des agents de la STIB participer à des missions de police visant aussi à soumettre à un contrôle policier des voyageurs sans titre de séjour.

Ce n'est pas la première fois que cette question est abordée au sein de cette commission, mais nous n'avons pas eu, jusqu'ici, de réponse claire quant à votre position sur l'opportunité de voir des agents de la STIB participer à ce type d'opération qui n'est pas de leur ressort.

À une question posée par mon collègue Marc-Jean Ghysels en mai 2017, vous avez répondu qu'il ne relevait pas du gouvernement de décider quand et comment les contrôles devaient avoir lieu, et que les contrôles effectués par la STIB sur son réseau se limitaient à vérifier que le voyageur possédait un titre de transport.

Vous précisez également que c'est uniquement en l'absence de ce titre de transport que les agents peuvent demander à voir le document d'identité de la personne. Vous avez également affirmé que ce

betreffende "de arrestatie van migranten in het kader van gezamenlijke controle-operaties door personeel van de MIVB en de politie op het Brusselse openbaarvervoer-net".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Yacoubi heeft het woord.

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (in het Frans).- *Het Burgerplatform voor Steun aan de Vluchtelingen is ongerust over de gezamenlijke controles van de vervoersbewijzen door de MIVB en de politie.*

De controle van de vervoersbewijzen is een legitieme en noodzakelijke opdracht van de MIVB. Het is ook legitiem dat de controleurs van de MIVB zich laten bijstaan door de politie wanneer ze dat nodig achten voor hun veiligheid. Het is evenwel een andere zaak wanneer de MIVB deelneemt aan operaties die tot doel hebben om reizigers zonder vervoersbewijs ook aan een politiecontrole te onderwerpen.

Het is niet de eerste keer dat deze kwestie aan bod komt in deze commissie, maar u hebt nog niet duidelijk gezegd hoe u tegenover de deelname staat van de controleurs van de MIVB aan dit soort operaties, die niet onder hun bevoegdheid vallen.

Op een vraag van collega Ghysels antwoordde u dat het niet aan de regering is om te beslissen wanneer en hoe de controles plaatsvinden en dat de controles van de MIVB enkel tot doel hebben om na te gaan of de reizigers een geldig vervoersbewijs hebben.

U preciseerde dat de controleurs enkel een identiteitsbewijs mogen vragen als de persoon geen geldig vervoersbewijs heeft en dat de politieagenten enkel mogen optreden als de veiligheid van de controleurs in het gedrang is.

Dit lijkt evenwel niet overeen te stemmen met de realiteit op het terrein. De gezamenlijke controles lijken soms meer gericht te zijn op een systematische controle van de identiteitsbewijzen door de politie. Dit soort operaties zou steeds vaker voorkomen en onder meer uitgevoerd worden door politieagenten in burger, waardoor het niet mogelijk is te zien of ze tot de lokale of

n'était qu'en cas de problème pour la sécurité des agents de la STIB que les agents de police étaient susceptibles d'intervenir.

Il semble cependant que la réalité soit tout autre et que ce type de contrôle conjoint s'apparenterait parfois davantage à un dispositif de nasse visant à la réalisation de contrôles systématiques des documents d'identité ou des titres de séjour par la police. Ce type d'opération deviendrait de plus en plus fréquent et serait notamment réalisé par des officiers de police en civil, sans qu'il soit réellement possible de savoir s'ils relèvent des zones ou du niveau fédéral, ce qui ne facilite pas d'éventuels recours.

En tout état de cause, l'insécurité ressentie par les migrants en grande difficulté est telle que, même munis de titres de transport, nombreux sont ceux qui redoutent l'usage de nos transports en commun. Cette situation mobilise de nombreux bénévoles chauffeurs assurant leur transport vers les bénévoles hébergeurs.

Considérant que vous vous étiez engagé à vérifier auprès de la STIB comment ce type d'opération conjointe était mise en place, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

1. Pouvez-vous préciser combien d'opérations conjointes police-STIB ont été organisées ces deux dernières années ?
2. Combien de ces opérations ont été menées à la demande de la STIB et combien l'ont été à la demande de la police ?
3. Sur la même période, pouvez-vous faire état du nombre de personnes recensées comme personnes en situation administrative irrégulière par la police pour d'autres raisons que le défaut de titre de transport ?
4. Quels sont les principes observés par la STIB en ce qui concerne la mobilisation de son personnel dans le cadre de missions qui dépasseraient le seul contrôle administratif des titres de transport ?
5. Quelle est la position du gouvernement à ce sujet ?
6. N'y a-t-il pas lieu de saisir le conseil d'administration de la STIB afin de recueillir sa

federale politie behoren, wat een eventueel beroep bemoeilijkt.

De vluchtelingen voelen zich zo bedreigd dat zelfs diegenen met een vervoersbewijs schrik hebben om het openbaar vervoer te nemen. Dat is de reden waarom veel vrijwilligers zich hebben opgegeven om de vluchtelingen naar hun opvanggezin te voeren.

Hoeveel gezamenlijke acties hebben er de voorbije twee jaar plaatsgehad?

Hoeveel operaties werden er georganiseerd op verzoek van de MIVB en hoeveel op verzoek van de politie?

Hoeveel personen waren volgens de politie administratief niet in orde om andere redenen dan het ontbreken van een vervoersbewijs?

Welke principes hanteert de MIVB bij het inzetten van personeel voor opdrachten die verder gaan dan de administratieve controle van de vervoersbewijzen?

Wat is het standpunt van de regering en van de raad van bestuur van de MIVB?

position sur cette question ?

Discussion

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Nous vous avions déjà interpellé, M. Smet, mais vous n'étiez malheureusement pas présent vendredi lors de la séance plénière et M. Vanhengel a répondu en votre nom.

Depuis notre dernière interpellation en 2017, la situation a empiré. Nous avions déjà certains témoignages de personnes arrêtées malgré le fait qu'elles avaient un titre de transport valable. Vous nous aviez répondu que ce n'était pas normal et que vous alliez nous renseigner.

Désormais, il y a des opérations où des camionnettes de police attendent aux arrêts en surface ou aux alentours pour arrêter des personnes et les emmener en centre fermé. Certains agents de la STIB parlent même de collaboration avec l'Office des étrangers. Ce que vous niez.

Nous sommes passés à un autre niveau. Contrôler les titres de transport et mener des opérations ponctuelles conjointes avec la police dans des stations à problèmes différent des opérations actuelles organisées conjointement de manière systématique et structurelle pour arrêter des sans-papiers. C'est un dévoiement la STIB. Une série d'agents de la STIB se retrouvent sous tension extrême car arrêter quelqu'un pour le placer en centre fermé hypothèque sa vie, c'est bien autre chose que de recevoir une amende.

Par ailleurs, les moyens policiers qui doivent être dévolus à la sécurisation du réseau sont monopolisés par ces opérations de harcèlement des sans-papiers. Or j'aimerais plutôt voir des patrouilles tard le soir dans des stations vides, mais les agents ne sont pas là.

J'estime qu'il y a vraiment une évaluation à faire, y compris de notre responsabilité. Dire qu'on ne fait qu'appliquer les règles en bons bureaucrates sans se soucier de ce qu'il advient aux personnes ensuite ne me paraît pas une attitude défendable.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- *Sinds onze laatste interpellatie in 2017 is de situatie verslechterd. We hadden reeds getuigenissen van personen die werden aangehouden, hoewel ze een geldig vervoersbewijs hadden. U verklaarde dat dat niet normaal was en dat u navraag zou doen.*

Vandaag zien we operaties waarbij er politiebusjes aan de haltes staan om personen te arresteren en ze naar een gesloten centrum te brengen. Volgens sommige controleurs van de MIVB is er zelfs sprake van samenwerking met de Dienst voor Vreemdelingenzaken.

De controles hebben dus een totaal andere vorm aangenomen. De vervoersbewijzen controleren en daarvoor samenwerken met de politie in probleem-zones verschilt sterk van deze gezamenlijke operaties die tot doel hebben mensen zonder papieren te arresteren. Dat behoort niet tot de opdrachten van de MIVB. De controleurs van de MIVB staan onder zware druk, want een boete krijgen is niet hetzelfde als in een gesloten centrum terechtkomen. In dat laatste geval staat het leven van de betrokken personen op het spel.

Die operaties tegen mensen zonder papieren eisen de politiemiddelen voor de beveiliging van het MIVB-net op. Ik zou liever 's avonds meer patrouilles in de lege stations zien.

Een grondige evaluatie is nodig, ook van onze verantwoordelijkheid. We mogen ons er niet toe beperken om de regels toe te passen. We moeten ons ook bekommernen om wat er nadien met die personen gebeurt.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les réponses sont claires et toujours les mêmes. Rien n'a changé. J'ai déjà répondu à ce sujet il y a quelques mois, notamment à M. Ghysels et Mme Genot.

La STIB contrôle si les voyageurs ont un ticket valable. Celui qui possède un titre de transport ne doit pas s'identifier. Dans le cas contraire, comme le prévoit la procédure de constat qu'ils ont légalement l'obligation de faire, les contrôleurs vont demander au fraudeur de décliner son identité afin de rédiger un procès-verbal. Manifestement, certaines personnes refusent et deviennent agressives. Dans ces cas, la STIB demande à la police d'intervenir et celle-ci peut demander à la personne concernée de s'identifier.

En 2016, 544 opérations de contrôle ont été menées conjointement par des agents de la STIB et des membres de la police, et 1.131 en 2017.

Pourquoi une telle augmentation ?

Chaque jour, les agents de contrôle de la STIB, répartis en équipe, effectuent en moyenne entre 16 et 24 points de contrôle. Deux à quatre d'entre eux font l'objet d'un contrôle conjoint avec les forces de l'ordre.

La hausse enregistrée entre 2016 et 2017 s'explique par le budget et l'attention apportés par les zones de police à la sécurisation des transports publics. Beaucoup d'usagers demandent d'avoir une plus forte présence policière sur le réseau. Si je ne me trompe, lorsque Mme Milquet était ministre de l'Intérieur, les syndicats eux-mêmes ont formulé une telle demande.

Concrètement, la STIB présente à la police un planning des points de contrôle. C'est la police qui décide ensuite de confirmer ou non sa présence lors de ces contrôles.

Il y a deux raisons à la présence policière : soit la STIB invoque cette présence lorsqu'il y a un problème pour identifier un individu, soit la police décide si elle veut accompagner une patrouille, mais c'est alors une décision qui appartient aux zones de police sur laquelle je n'ai rien à dire.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mijn antwoord is duidelijk en niet veranderd sinds de laatste interpellaties.*

De MIVB controleert of de reizigers een geldig vervoersbewijs hebben. Wie een geldig vervoersbewijs heeft, hoeft zich niet te identificeren. Wie geen vervoersbewijs heeft, wordt gevraagd zich te identificeren zodat de controleurs een procesverbaal kunnen opstellen. Dat is de procedure. Sommige personen weigeren dat en worden agressief. In dat geval vraagt de MIVB bijstand aan de politie, die een identiteitsbewijs kan vragen.

In 2016 vonden 544 gezamenlijke controles plaats en 1.131 in 2017. Elke dag voeren de controleurs van de MIVB tussen 16 en 24 controles uit, waarvan twee tot vier controles in samenwerking met de ordediensten.

De toename van het aantal gezamenlijke acties kan verklaard worden door de middelen en de aandacht van de politiezones voor de beveiliging van het openbaar vervoer.

De MIVB legt de politie een planning van de controles voor. Het is de politie die beslist of ze al dan niet aanwezig zal zijn bij die controles.

De politie kan om twee redenen aanwezig zijn: ofwel op verzoek van de MIVB wanneer die problemen heeft om iemand te identificeren, ofwel omdat de politie zelf beslist om een patrouille te begeleiden. In dat laatste geval heb ik niets te zeggen.

Voor cijfers over de personen die administratief niet in orde waren om andere redenen dan het ontbreken van een vervoersbewijs, moet u zich rechtstreeks tot de politie wenden.

Ik heb het probleem onlangs nog met de directeur-generaal van de MIVB besproken. Hij was heel duidelijk. De MIVB werkt niet mee aan die politiecontroles. De controleurs van de MIVB beperken zich tot de controle van de vervoersbewijzen en het verzekeren van de veiligheid van de personen op het netwerk, zoals voorkomen dat iemand op de sporen vlucht.

Les personnes recensées comme en situation administrative irrégulière par la police pour d'autres raisons que le défaut de titre de transport ne relèvent pas de la STIB, mais de la police. Nous ne disposons pas de ces données détenues par la police. C'est à elle qu'il faut s'adresser pour en savoir plus.

J'en ai encore discuté avec le directeur général de la STIB. Lors des missions de contrôle, les agents de la STIB se limitent au contrôle des titres de transport et à la sécurisation des personnes présentes sur son réseau afin d'éviter par exemple la fuite de personnes sur les voies.

C'est à la police qu'il revient de décider comment elle mène ses propres actions. Comme vous le savez, je n'ai aucune compétence à son égard. Il faut vous adresser aux bourgmestres ou au ministre-président en charge de la coordination générale de la sécurité.

Je résume. La STIB contrôle les tickets. Si les gens ont un titre de transport, rien ne se passe. Dans le cas contraire, ils s'identifient. Un procès-verbal est rédigé et une amende sera ensuite imposée. Dans le cas où les personnes ne s'identifient pas ou refusent de le faire, la police est appelée.

Comme je viens de la dire, à la suite de votre interpellation, j'ai encore parlé avec M. de Meeùs qui était très clair : la STIB ne collabore pas. En cas de doute, communiquez-moi les informations car je n'en dispose pas.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Dans ce cas-là, nous ferons suivre.

M. Pascal Smet, ministre.- Indiquez-moi les faits, la date, etc. Je pourrai alors demander une vérification approfondie.

Je le répète encore. Toutes ces actions sont menées par la police. Les responsables en sont les bourgmestres.

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

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Je vous entendez bien, mais tout le flou dans cette problématique, c'est justement la part de responsabilité. C'est une

Ik bepaal niet hoe de politie haar acties uitvoert. Die vragen moet u aan de burgemeesters richten of aan de minister-president, die bevoegd is voor de veiligheidscoördinatie.

Als er twijfel zou zijn, gelieve mij dan de informatie door te spelen.

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (*in het Frans*).- *Dat zullen we doen.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Als u mij de details mededeelt, kan ik een grondig onderzoek vragen. Ik herhaal echter dat bij politieacties de burgemeesters verantwoordelijk zijn.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Yacoubi heeft het woord.

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (*in het Frans*).- *Dat begrijp ik, maar in deze problematiek is het niet duidelijk hoe de verantwoordelijkheid is*

question très sensible et à la limite entre deux champs de compétences et je me fais ici la porte-parole des interpellations qui m'ont été faites depuis le terrain. Lorsqu'un contrôle des titres de transport bascule d'un coup vers le contrôle policier des pièces d'identité, en visant exclusivement les personnes en situation administrative irrégulière, on se pose la question de la responsabilité ou de la marge de manœuvre de...

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la police !

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Oui, mais à un moment donné, les agents contrôleurs de la STIB appellent la police car ils ne se sentent pas en sécurité.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, vous l'avez dit.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- C'est pour cela que je dis que c'est une question très sensible. Jusque-là, je peux comprendre, même si à titre personnel, je pense qu'on aurait pu trouver d'autres moyens de gérer ces situations. En tout cas, on aurait pu prendre le temps d'y réfléchir plutôt que de faire appel à la police. Ce n'est pas la question d'aujourd'hui, mais c'est la vraie question de fond. Voilà quelles sont les dérives actuelles ! Quand la police arrive, les agents contrôleurs n'ont aucun pouvoir sur la police, qui peut faire ce qu'elle veut. Et vous, aujourd'hui, en tant que ministre, vous vous déchargez complètement de ce que fait la police parce que ce n'est pas dans vos compétences propres ? C'est ce que vous êtes occupé à me dire ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- C'est vraiment dramatique !

M. Pascal Smet, ministre.- Mais c'est la loi !

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Il faut quand même trouver une solution, puisque nous vous faisons part d'une problématique réelle, où il y a des abus !

M. Pascal Smet, ministre.- Vous parlez d'abus ? Je vous demande de me les transmettre.

verdeeld. Als een kaartjescontrole plots verandert in een identiteitscontrole, die op mensen zonder papieren is gericht, vragen we ons af wie daar verantwoordelijk voor is of hoe groot de manoeuvreerruimte ...

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat is de politie!*

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (*in het Frans*).- *Ja, maar vroeg of laat bellen MIVB-controleurs de politie, omdat ze zich onveilig voelen.*

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

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (*in het Frans*).- *Daarom zeg ik dat het erg gevoelig ligt. Als controleurs zich onveilig voelen, begrijp ik dat ze de hulp van de politie inroepen, al vind ik dat er andere manieren zijn om zulke toestanden te verhelpen. Zodra de politie ter plaatse is, kan ze doen wat ze wil. En nu wast u uw handen in onschuld over wat de politie doet, omdat het niet uw bevoegdheid is?*

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

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (*in het Frans*).- *Dat is een echt drama!*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Maar het is de wet!*

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (*in het Frans*).- *Dat neemt niet weg dat er een oplossing moet komen, want het gaat om reële problemen en er zijn misbruiken!*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Als u bewijzen van misbruik hebt, moet u me die*

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Oui, je vous les ferai suivre. C'est la Plate-forme citoyenne de soutien aux réfugiés qui nous interpelle sur ces questions. Des citoyens de plus en plus nombreux sont témoins, au quotidien, de ces situations problématiques.

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Manifestement, les chiffres révèlent ce que les gens ressentent sur le terrain. Il y a de plus en plus de ces actions conjointes puisque les chiffres que vous avancez nous montrent pratiquement un doublement du nombre d'actions conjointes police-STIB sur le réseau.

Vous nous dites que c'est la responsabilité de la police. Je pense qu'il y a aussi une responsabilité dans notre chef, en tant que responsables de la STIB. Il est vrai que nous avons souhaité la présence de la police pour renforcer la sécurité dans les stations et nous avons soutenu le rapport avec le gouvernement fédéral dans ce sens.

Mais si toutes les énergies policières sont concentrées dans des opérations coup de poing qui mènent à des arrestations, alors les forces policières qui étaient censées être là pour sécuriser le réseau, par leur présence tard le soir dans les stations, en se promenant dans les transports en commun de manière gentille et sympathique, ne peuvent plus l'être parce que toute leur énergie est mobilisée par ces opérations.

Alors vous pouvez dire que vous n'avez pas de données, que ce n'est pas nous, que c'est la responsabilité de la police, mais dans les faits, il s'agit d'une collaboration STIB-police qui mène à ces arrestations et donc nous allons devoir en reparler car c'est en notre nom que cela se passe et pour nous, c'est inacceptable. Je dirais même, pour reprendre les propos de ma collègue, que c'est dramatique.

- *L'incident est clos.*

bezorgen.

Mevrouw Kenza Yacoubi (PS) (in het Frans).- *Dat zal ik doen. Het Burgerplatform voor Steun aan de Vluchtelingen interpelleert ons daarover en almaar meer burgers zijn dagelijks getuige van problematische toestanden.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- *Uit uw cijfers blijkt dat het aantal gezamenlijke acties van de politie en de MIVB op het net bijna is verdubbeld.*

U zegt dat de politie verantwoordelijk is, maar ik denk dat wij medeverantwoordelijk zijn, want wij hebben de aanwezigheid van de politie goedgekeurd om de veiligheid in de stations te verbeteren. Als alle energie van de politie echter naar verrassingsacties gaat die tot arrestaties leiden, komt de beoogde veiligheid in het gedrang.

U kunt dan wel zeggen dat u geen informatie hebt en dat het de verantwoordelijkheid is van de politie, maar in feite werken de MIVB en de politie samen om mensen te arresteren en dus gebeurt het ook in onze naam. Dat is onaanvaardbaar.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le contrôle de la propriété des chantiers en voirie".

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

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la fluidité du carrefour Alsemberg – Vanderkindere – Sept Bonniers".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Via son programme d'itinéraires cyclables régionaux (ICR), la Région a réalisé une série d'aménagements favorisant la circulation des cyclistes, mais empêchant également les automobilistes de traverser certaines voiries. Si l'on peut comprendre

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de controle van de netheid van de bouwplaatsen op de openbare weg".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de doorstroming op het kruispunt Alsemberg – Vanderkindere – Zevenbunderslaan".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Met het programma voor gewestelijke fietsroutes (GFR) stimuleert het gewest het fietsgebruik door onder meer bepaalde wegen niet langer toegankelijk te maken voor autoverkeer. Het is begrijpelijk dat u het doorgaand verkeer in

la logique régionale consistant à soulager les quartiers résidentiels du trafic de transit et à reporter la circulation sur les voiries régionales, il faut aussi tenir compte des habitants qui vivent dans ou à proximité des zones protégées et qui doivent partir le matin et rentrer le soir.

Dans le quartier de l'Altitude Cent à Forest, la Région a réalisé deux chantiers influençant la mobilité. Les deux tronçons à double sens de l'avenue des Armures sont devenus des sens uniques inversés, empêchant les automobilistes de l'emprunter dans sa totalité. Le carrefour Jupiter-Besme-Alexandre Bertrand a, quant à lui, été fermé, de telle sorte qu'il n'est plus possible de sortir ou d'entrer dans la zone de l'Altitude Cent.

Si cette situation peut soulager les voiries directement touchées que sont l'avenue des Armures et l'avenue Alexandre Bertrand, le trafic automobile se reporte, d'une part, sur les voiries voisines encore accessibles, et de l'autre, sur les sorties restantes de cette zone de Forest, à savoir l'axe Rousseau-Jupiter, par lequel passent les lignes de bus 54 et 48, et le dernier tronçon de l'avenue des Sept Bonniers. Celui-ci se termine par un feu, où les files sont particulièrement importantes le matin.

Dans cette zone de Bruxelles, plusieurs carrefours à feux complexes, avec passage de trams, ont été dernièrement aménagés en ronds-points. C'est le cas du carrefour Brugmann-Vanderkindere-Albert-Churchill, ou encore du carrefour Marlow-Brugmann-Wolvendael, pour ne citer que ces deux exemples. Cette nouvelle configuration fonctionne bien et fluidifie la circulation.

Dans la foulée des aménagements, est-il prévu de réaliser un rond-point au carrefour Alsemberg-Vanderkindere-Coghen-Sept Bonniers-Van Goidtsnoven ? Compte tenu de sa configuration, et comparé aux deux autres exemples que j'ai donnés, cela pourrait certainement améliorer la fluidité de la circulation, en particulier pendant les heures de pointe du matin, et compenser en partie l'impact des aménagements ICR réalisés dans le quartier.

De manière plus générale, Bruxelles Mobilité suit-elle une logique particulière de transformation des carrefours à feux en ronds-points ou agit-elle au cas par cas, à la demande des communes ou de sa propre initiative ?

woonwijken tracht te beperken, maar u moet daarbij rekening houden met de wijkbewoners.

Zo bestaat de Wapenrustinglaan in Vorst uit twee delen met eenrichtingsverkeer in tegengestelde richtingen, zodat autobestuurders nooit meer in één keer door de hele straat kunnen rijden. Het kruispunt van de Jupiterlaan, de Besmelaan en de Alexandre Bertrandlaan werd afgesloten, zodat je van die kant de wijk Hoogte Honderd niet meer in kunt. Het verkeer neemt daar wel af, maar in de omliggende straten wordt het drukker.

Nog in die omgeving werden kruispunten met complexe verkeerslichten, waar trams rijden, omgebouwd tot rotondes. Dat is bijvoorbeeld het geval op de kruispunten Brugmann-Vanderkindere-Albert-Churchill, en Marlow-Brugmann-Wolvendael. Sindsdien verloopt de doorstroming er vlotter.

Komt er op het kruispunt van de Alsembergsteenweg, de Albert Vanderkinderestraat, de Coghenlaan, de Zeven Bunderlaan en de Van Goidtsnovenlaan ook een rotonde? Dat zou het verkeer vlotter maken, vooral tijdens de ochtendspits, en de impact van de ICR-werken in de wijk enigszins compenseren.

Volgt Brussel Mobiliteit een bepaalde logica bij de omvorming van kruispunten met verkeerslichten naar rotondes, of doet deze overheidsdienst dat afhankelijk van het geval, op vraag van de gemeenten of op eigen initiatief?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La création de carrefours à feux et giratoires offre de nombreux avantages, dont une sécurité routière accrue et une meilleure fluidité de la circulation, surtout s'il s'agit de carrefours giratoires compacts à une bande.

Par contre, un carrefour giratoire met les différents axes qui y mènent sur un pied d'égalité. Il n'est pas possible de donner la priorité à tel ou tel axe et il est, dès lors, déconseillé de créer des carrefours giratoires qui combinent voiries locales et réseau primaire, puisque ces aménagements entraînent inévitablement une circulation de transit sur les axes locaux.

C'est le cas du carrefour Alsemberg-Vanderkindere-Sept Bonniers-Coghen-Van Goidtsnoven. Seules la chaussée d'Alsemberg et l'avenue Coghen sont des voiries interquartiers qu'il importe de mettre en priorité pour qu'elles puissent drainer un maximum de circulation automobile. Parcourue par une ligne de tram, l'avenue Van Goidtsnoven doit, elle aussi, être prioritaire.

Si un carrefour giratoire reste une option intéressante à étudier pour apaiser et fluidifier la circulation sur les axes Coghen-Alsemberg et Van Goidtsnoven, cela ne saurait se faire sans déconnecter la rue Vanderkindere et l'avenue des Sept Bonniers du carrefour. À défaut, on risquerait de faciliter la percolation dans les quartiers, ce qui serait contraire aux principes que nous avons adoptés jusqu'ici.

L'aménagement, par la Région, de carrefours francs et giratoires se fait donc au cas par cas, mais en général, je suis favorable à de tels carrefours.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mon exemple du carrefour Brugmann-Albert-Churchill-Vanderkindere intègre la rue Vanderkindere, voirie qui n'est pas comparable aux trois autres. Au niveau du carrefour qui fait l'objet de ma question, de réels problèmes se posent, que la hiérarchie des voiries ne devrait pas empêcher de surmonter. À l'intérieur du quartier, des mesures ont en effet été prises pour

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De aanleg van kruispunten met verkeerslichten en van rotondes verhoogt de verkeersveiligheid en leidt tot een betere doorstroming.*

Aangezien het bij een rotonde niet mogelijk is de ene of de andere verkeersas voorrang te verlenen, is het niet raadzaam om kruispunten van lokale wegen en hoofdwegen te vervangen door rotondes.

Dat is het geval op het kruispunt van de Alsembergsesteenweg, de Albert Vanderkinderestraat, de Coghenlaan, de Zeven Bunderslaan en de Van Goidtsnovenlaan. Daar moet het verkeer zo veel mogelijk naar de Alsembergsesteenweg en de Coghenlaan worden geleid. De tram die van de Van Goidtsnovenlaan komt, moet ook voorrang krijgen.

Een rotonde is op dat kruispunt alleen aan te bevelen als de Vanderkinderestraat en de Zeven Bunderslaan van het kruispunt worden afgesloten.

Het gewest beslist per kruispunt of er verkeerslichten komen of een rotonde.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Een voorrangsregeling zal de aanpak van de problemen aan het kruispunt van de Vanderkinderestraat met onder andere de Brugmannlaan zeker niet in de weg staan.*

Het doel van de verkeerslichten is om het verkeer vlotter naar de gewestwegen te leiden, maar daar

éviter le trafic de transit dans la zone résidentielle.

L'objectif est d'accéder plus facilement à des voiries régionales. Or, ce feu complique le renvoi du trafic de transit ou des riverains qui souhaitent sortir de leur quartier vers les axes régionaux. Il me semble donc qu'il faudrait revoir la position de Bruxelles Mobilité sur cet axe.

Sur l'axe Van Goidtsnoven-Alsemberg, le tram doit être prioritaire. Ensuite, il y a le carrefour Vanderkindere-Coghen-Sept Bonniers. Quand je vois les configurations de croisements comparables, il me paraît utile d'analyser davantage la situation sur la base des aménagements réalisés en amont de ce carrefour.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le demanderai.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Merci.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "le respect de l'emploi des langues à la STIB".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un usager de la STIB me rapporte un manquement au niveau de l'application de la législation linguistique constaté dans certains véhicules.

En tant qu'usager régulier de certaines lignes de bus, il a remarqué que dans le 95, l'affichage "Grote Markt" apparaissait pendant dix secondes,

zorgen ze ervoor dat doorgaand verkeer en wijkbewoners moeilijk op de gewestwegen geraken. Brussel Mobiliteit moet dat kruispunt herbekijken.

Op de as Van Goidtsnoven - Alsemberg moet de tram voorrang krijgen. Daarnaast moet de inrichting van het kruispunt Vanderkindere - Coghen - Zeven Bunders worden afgestemd op de inrichting verderop in de wijk.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik vraag Brussel Mobiliteit om het te bekijken.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Waarvoor dank.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de naleving van de taalwetgeving bij de MIVB".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Een MIVB-gebruiker heeft me laten weten dat op sommige buslijnen de taalwetgeving niet correct wordt nageleefd. Het gaat meer bepaald om bus 95 en bus 43. De bestemmingen "Grote Markt" en "Sterrenwacht" verschijnen tien seconden lang in het Nederlands tegenover slechts vijf seconden in het Frans. Dit verschijnsel doet*

tandis que "Grand-Place" n'apparaissait que cinq secondes. De même, sur la ligne 43, "Sterrenwacht" reste dix secondes, mais "Observatoire", cinq secondes seulement. Ces anomalies ayant été observées durant plusieurs mois sur ces deux lignes, il ne s'agit donc pas d'un incident ponctuel ou isolé. Il a signalé les faits à la STIB à deux reprises.

La première fois, on lui a répondu après vérification que ses observations étaient exactes. Le problème, selon la STIB, est dû au système informatique programmé pour trois langues - français, néerlandais et anglais. Lorsqu'il n'y a pas de traduction en anglais, le néerlandais prend sa place.

Admettons que ce problème informatique soit compliqué à résoudre. Cependant, au lieu de privilégier systématiquement le néerlandais, un bus sur deux aurait par exemple pu afficher doublement tantôt le français, tantôt le néerlandais. Cette suggestion aurait été entendue et étudiée.

Quelques semaines plus tard, ce même témoin pensait le problème résolu, voyant que les annonces en français et en néerlandais avaient toutes deux été ramenées à cinq secondes. Toutefois, au bout de quelques jours à peine, l'ancien système est réapparu. Le témoin a à nouveau signalé le problème et attend toujours une réponse de la STIB.

Pour rappel, la STIB est obligée de se conformer à la législation en vigueur, à savoir à l'article 32 de la loi du 16 juin 1989 portant diverses réformes institutionnelles. Il renvoie au régime linguistique applicable aux services centraux et, pour ce qui concerne les communications au public, à l'article 40 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative.

Cette question linguistique est sans doute anecdotique pour certains, vu les enjeux de mobilité à Bruxelles. Il est néanmoins important de respecter les législations en vigueur et de garantir une communication irréprochable, non seulement à l'égard des francophones et des néerlandophones, mais aussi, Bruxelles étant une ville internationale, à l'égard des expatriés et des visiteurs.

Dès lors, pourriez-vous m'informer des suites de cette affaire ? S'il s'agit d'un problème

zich een aantal maanden lang voor, zodat het niet gaat om een incidenteel technisch probleem.

De passagier heeft het al twee maal bij de MIVB gemeld. De eerste keer antwoordde de MIVB dat zijn vaststelling correct was en dat dit kwam doordat het systeem geprogrammeerd is voor drie talen, met name Frans, Nederlands en Engels. Als er geen Engelse vertaling is, laat het systeem de Nederlandse versie staan.

Om niet telkens het Nederlands langer te laten staan had de MIVB ervoor kunnen kiezen om bij een op de twee bussen het Frans langer te laten staan en op de andere bussen het Nederlands. Die oplossing werd in aanmerking genomen, maar na amper enkele dagen zag de betrokken busgebruiker dat het toch weer systematisch de Nederlandse versie was die langer te zien was. Dat heeft hij opnieuw gemeld bij de MIVB, die tot dusver nog niet gereageerd heeft.

De MIVB is gehouden aan de taalkaders zoals bepaald in artikelen 32 en 40 van de wet van 16 juni 1989 houdende diverse institutionele hervormingen.

Voor sommigen gaat het hier misschien om een futiliteit, maar ik vind dat de communicatie van Brusselse diensten onberispelijk moet zijn en dan niet alleen ten opzichte van Frans- én Nederlandstaligen, maar ook jegens expats en buitenlandse bezoekers.

Wat gebeurt er nu verder met deze zaak? Werd het informaticaprobleem, indien dat tenminste de reden is, ondertussen opgelost? Hoe kan het dat het probleem eerst even opgelost was en dan toch weer niet? Welke maatregelen werden er genomen om bij alle communicatie vanwege de MIVB het taalevenwicht te garanderen?

informatique, a-t-il pu être résolu depuis lors ? Comment se fait-il que le problème ait pu être résolu un moment, puis soit réapparu ? Quelles sont les mesures prises pour garantir une égalité de traitement linguistique dans le cadre de la communication de la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB confirme que le problème lui a été signalé à deux reprises : une première fois sur la ligne 95 et une deuxième fois sur la ligne 43. Le problème est présent sur certains bus équipés d'un certain modèle de boîtier pour la gestion de l'information embarquée aux voyageurs.

Après analyse et recherche de solutions en interne, la STIB confirme qu'il s'agit bien d'un problème informatique. Ce dernier a été signalé au fournisseur, afin qu'une solution soit trouvée. Le fait que ce problème informatique ne se pose pas sur tous les bus a pu donner le sentiment qu'à un moment, il avait été réglé.

Dans sa communication aux voyageurs, la STIB doit évidemment tout mettre en œuvre pour un parfait respect des règles linguistiques. Je comprends que vous soyez sensible à ce point. En tant que néerlandophone, je dois dire qu'il y a encore beaucoup de travail à faire pour les néerlandophones à Bruxelles. C'est une réalité. Le problème que vous soulevez est réel, mais celui de la formation des chauffeurs, qui se fait presque exclusivement en français, se pose également. Nous essayons donc de remédier à tout cela.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- En cas de déviation, neuf fois sur dix, c'est "omlegging" qui est affiché en néerlandais !

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut alors le signaler. En l'occurrence, il s'agit d'un problème informatique, à régler par les fournisseurs. Il est en passe d'être résolu.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En effet, d'autres problèmes de mobilité sont plus importants pour

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft bevestigd dat het probleem twee keer gemeld werd. De eerste melding had betrekking op buslijn 95, de tweede op lijn 43. Het probleem doet zich voor op bussen die uitgerust zijn met een bepaald model van de digitale box die de communicatie met de reizigers regelt.*

De MIVB heeft het onderzocht en bevestigt dat het wel degelijk een IT-probleem betreft. Daarop heeft ze het probleem gemeld bij de leverancier van de box en die zoekt momenteel naar een oplossing.

Doordat het probleem zich niet op alle bussen voordeed, kreeg de gebruiker waarschijnlijk de indruk dat het even opgelost was, maar dat was dus niet het geval.

Uiteraard is het erg belangrijk dat de MIVB de taalregels perfect naleeft bij alle communicatie naar de reizigers toe. Als Nederlandstalige weet ik maar al te goed dat er nog veel werk aan de winkel is. Zo verloopt de opleiding van de chauffeurs bijna uitsluitend in het Frans.

We stellen alles in het werk om een perfect taalevenwicht na te streven.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Als er een omleiding is, wordt dat bijna altijd in het Nederlands aangegeven!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat moet dan ook gemeld worden.*

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Er zijn heel wat ernstigere mobiliteits-*

certains. Je pense toutefois qu'il est important de tenir cette question à l'œil et de veiller à ce que cela fonctionne bien, dans le respect des droits de chacun.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le développement de Villo".

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je reviens sur le développement du réseau de vélos en libre-service aujourd'hui bien connu des Bruxellois. Il y a un an, je vous interrogeais à ce propos. Nous avions alors discuté de la densification des stations et de la possibilité d'introduire des vélos électriques sur le réseau.

En ce qui concerne l'introduction de vélos électriques, vous indiquiez attendre un avis de la Commission européenne avant l'été 2017 relatif aux aides d'État, afin d'envisager une éventuelle aide financière à la société JCDecaux pour introduire ce type de vélos sur le réseau.

La Commission européenne vous a-t-elle transmis cet avis ? Le cas échéant, quel est-il ? Quand peut-on espérer voir apparaître des vélos électriques sur le réseau ? Il est inutile de vous dire que l'attente est réelle. J'en veux pour exemple que l'année dernière, il y a eu plus de vélos électriques vendus à Bruxelles que de vélos ordinaires. C'est donc dire que le vélo électrique a un réel avenir.

En ce qui concerne la densification du réseau, j'avais évoqué, dans ma précédente question, une étude qui comparait le système bruxellois avec les

problemen dan dit, maar toch is het belangrijk dat we ook dergelijke zaken in het oog houden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de uitbouw van Villo".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Over de invoering van elektrische fietsen zei u een jaar gelden dat u overwoog JCDecaux een subsidie toe te kennen om elektrische Villo's beschikbaar te maken, maar dat u eerst de Europese Commissie een advies over staatssteun had gevraagd.*

Wat zegt de Europese Commissie in dat advies? Wanneer mogen we de elektrische fietsen verwachten? Er is reële vraag naar, want vorig jaar zijn er meer elektrische fietsen dan gewone fietsen verkocht in Brussel.

Bij mijn vorige vraag verweest ik naar een studie die het Brusselse deelfietssysteem vergeleek met dat van Antwerpen, Rijssel, Lyon, Madrid en Milaan. Daaruit bleek een beperkte stationsdichtheid, vooral in de eerste kroon.

Zijn de conclusies van die studie intussen aan de regering voorgelegd? Werd de te lage stationsdichtheid in de eerste kroon bevestigd? Wordt er onderhandeld over nieuwe stations? Is het contract gewijzigd om het net te verdichten?

villes d'Anvers, de Lille, de Lyon, de Madrid et de Milan. Cette analyse avait démontré la faible densité des stations sur notre territoire, en particulier dans la première couronne.

Vous indiquiez dans votre réponse que cette étude avait été livrée, mais pas encore validée et que ses conclusions devaient encore être présentées au gouvernement. Cela a-t-il été fait ? La faible densité de stations dans la première couronne a-t-elle été confirmée ? Si tel est le cas, l'implantation de nouvelles stations est-elle en cours de négociation avec la société JCDecaux ? Le contrat a-t-il été modifié afin de pouvoir densifier ce réseau ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne sais pas si l'avis de la Commission européenne a déjà été formellement et officiellement publié, mais nous en connaissons la teneur. Nous approchons de la phase ultime des négociations avec Villo et espérons pouvoir bientôt conclure un accord, mais tant que celles-ci sont en cours, je ne peux pas entrer dans les détails. La question du vélo électrique est sur la table - mais pas à n'importe quel prix - ainsi qu'une amélioration du service, notamment par une augmentation du nombre de stations.

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je comprends que dans les négociations que vous menez aujourd'hui avec JCDecaux, il y a, au minimum, deux éléments : l'implantation de vélos électriques relevant de Villo et la densification du réseau à l'intérieur de la première couronne.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sont des aspects dont on parle, entre autres.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Mais si vous dites "entre autres", vous nous mettez l'eau à la bouche ! Cela veut dire qu'il y a d'autres éléments.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- We hopen binnenkort een akkoord te kunnen sluiten met Villo, maar zolang de onderhandelingen lopen, kan ik geen details geven. Naast de elektrische fiets komt de uitbreiding van het aantal stations ter sprake.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- Tijdens de onderhandelingen met JCDecaux gaat het dus over elektrische fietsen en de verdichting van het net in de eerste kroon.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Onder andere.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- Als u onder andere zegt, maakt u ons nieuwsgierig!

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vais pas entrer dans les détails.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je sais qu'un vélo électrique, surtout devant être mis en location puisqu'il doit être plus robuste, coûte au-delà de 2.000 ou 2.500 euros.

Nous en avions discuté il y a un an et demi ou deux ans. J'étais allé à Copenhague pour voir l'implantation du vélo électrique. C'est assez incroyable. Ces vélos sont équipés d'une tablette qui permet de s'enregistrer et comprend une série d'applications, dont un plan de la ville et un gps. J'espère que c'est le modèle que vous allez suivre.

(Remarques de M. Smet)

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le manque de personnel à Bruxelles Mobilité".

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Il y a un peu plus de trois mois, je vous ai interrogé sur la situation du personnel de Bruxelles Mobilité, à la suite de l'audit évoqué à plusieurs reprises en commission.

Cet audit réalisé par Ernst & Young avait conclu à un manque important de personnel, avec un besoin urgent de 28,5 équivalents temps plein (ETP), principalement en matière de gestion et d'entretien des réseaux. S'y ajoutait un besoin additionnel, moins urgent mais nécessaire au fonctionnement optimal de l'agence, estimé à 74,2 ETP.

Je vous avais alors demandé de faire un état des

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik ga u geen details geven.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Een elektrische deelfiets moet robuuster zijn en kost meer dan 2.000 euro.*

In Kopenhagen zijn elektrische fietsen uitgerust met een heleboel apps, zoals een stadsplan en een gps. Ik hoop dat u voor zo'n model gaat.

(Opmerkingen van de heer Smet)

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "het personeeltekort bij Brussel Mobiliteit".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Ernst & Young concludeerde na een audit dat Brussel Mobiliteit dringend nood heeft aan 28,5 voltijdse equivalenten (VTE's) en dat er op termijn nog eens 74,2 VTE's moeten bijkomen.*

In november vorig jaar zei u dat er van mei tot september voor 17 VTE's werknemers in dienst waren genomen en dat er nog 28 rekruteringen op stapel stonden. Zijn die intussen afgerond? Bestaat er al een planning voor de 30 resterende VTE's die de audit vooropstelde? Bij welke diensten van Brussel Mobiliteit zijn de nieuwe werknemers sinds mei 2017 terechtgekomen?

lieux de l'évolution de la situation. Quelques mois plus tard, je voudrais donc refaire le même exercice avec vous.

Vous m'aviez répondu, en novembre dernier, que 17 ETP étaient entrés en service entre mai et septembre 2017, et que 28 autres recrutements étaient en cours. Ces 28 recrutements sont-ils terminés ? Dans l'affirmative, il reste environ 30 ETP à recruter afin d'arriver, selon l'audit, à un fonctionnement optimal. Ces recrutements ont-ils d'ores et déjà fait l'objet d'une décision ou d'un calendrier de recrutement ?

Pouvez-vous également m'indiquer quels services de Bruxelles Mobilité sont concernés par les recrutements opérés depuis mai 2017 ?

En outre, vous indiquiez que le gouvernement allait désigner, dans les prochaines semaines, les trois nouveaux directeurs chefs de service. Ont-ils été nommés ? Vous révélez également que l'appel à candidatures pour un nouveau directeur général allait être lancé au début de 2018. A-t-il bel et bien été lancé ?

En guise de conclusion à votre dernière réponse, vous déclariez que, malgré l'engagement professionnel du personnel et la qualité des collaborateurs, la culture d'entreprise pouvait encore être améliorée. Qu'entendiez-vous exactement par cette affirmation ? Avez-vous, depuis lors, pris des mesures afin d'améliorer cette culture d'entreprise ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les besoins globaux de Bruxelles Mobilité sont de 102 équivalent temps plein (ETP). En ce qui concerne les 25 ETP de renfort net urgent décidés par le gouvernement, 17 sont entrés en service et 8 procédures de recrutement sont à relancer, faute de candidats suffisants ou de lauréats.

Il reste donc 77 ETP à attribuer, en fonction de l'avancement de la réforme de Bruxelles Mobilité et des différents plans de personnel pour les années à venir.

Il est à noter que onze procédures sont en cours

Zijn de drie nieuwe diensthoofden aangesteld? Is de vacature voor een nieuwe directeur-generaal bij het begin van het jaar bekendgemaakt, zoals u had aangekondigd?

U zei ook dat de bedrijfscultuur bij Brussel Mobiliteit kan worden verbeterd. Wat bedoelt u daar precies mee? Hebt u in dat verband maatregelen genomen?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit heeft globaal nood aan 102 VTE's. Van de 25 dringende VTE's zijn er inmiddels 17 ingevuld. Voor de andere 8 moet er een nieuwe sollicitatieprocedure komen, omdat er onvoldoende sollicitanten of laureaten waren. Er moeten alles bij elkaar dus nog 77 VTE's worden gerealiseerd.*

Er lopen momenteel elf vervangingsprocedures waarbij dringende noden eerst worden gelenigd. De nieuwe medewerkers zijn op alle diensten van Brussel Mobiliteit terechtgekomen.

pour des remplacements. Ceux-ci se font en fonction des besoins prioritaires, et pas nécessairement là où le départ a eu lieu. Tous les services et directions de Bruxelles Mobilité sont concernés par les recrutements opérés depuis mai 2017.

Pour le moment, trois des quatre postes de directeurs chefs de service ont été attribués par le gouvernement. Les directeurs chefs de service sont entrés en fonction depuis janvier de cette année. Il s'agit de M. Jean-Rodolphe Dussart à la Planification, et de deux nouveaux chefs de service : M. Eric Monami-Michaux, pour l'entité Construction, et M. Olivier Van Craenenbroek, pour l'Exploitation.

La procédure pour le poste de directeur chef de service pour l'entité Maintenance a été relancée. La nomination des nouveaux directeurs constitue un premier pas important dans la mise en place d'une culture managériale au sein de Bruxelles Mobilité.

Le directeur général prenant sa retraite à la fin du mois de novembre, le lancement de la procédure pour ce poste sera soumis au gouvernement en mars.

L'amélioration de la culture d'entreprise et de la culture managériale est un volet important. C'est pour cette raison que nous avons approuvé le plan Route 66. Nous avons besoin des différents recrutements, du nouveau directeur général, des nouveaux directeurs chefs de service et de tout le personnel dans son ensemble pour que Bruxelles Mobilité soit véritablement à la hauteur de nos attentes.

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je voudrais simplement vous rappeler qu'en matière de culture d'entreprise, vous disposez d'un outil très intéressant : la législation sur le bien-être au travail. Elle permet, par son analyse des relations, de l'organisation et des caractéristiques du travail, de remettre en place une culture d'entreprise, surtout lorsque vous procédez à l'engagement de nouveaux responsables et de nouveaux directeurs. À ce moment, les conditions sont optimales pour effectuer une analyse de la situation et travailler sur

In januari zijn drie van de vier diensthoofden benoemd, namelijk bij de afdeling Planning, bij de afdeling Bouw en bij de afdeling Exploitatie. De procedure voor het diensthoofd Onderhoud is opnieuw gestart.

Omdat de algemeen directeur eind november met pensioen gaat, moet de regering in maart de procedure voor een opvolger goedkeuren.

Om de bedrijfscultuur bij Brussel Mobiliteit te verbeteren, hebben wij, ten slotte, het Plan Route 66 goedgekeurd.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- U beschikt over een uitstekend instrument om de bedrijfscultuur te verbeteren, namelijk de wetgeving over welzijn op het werk.

les valeurs de l'entreprise. C'est un élément souvent mis entre parenthèses et qui est souligné par les comités pour la prévention et la protection au travail (CPPT) lorsqu'il est question de stress, de burn-out, etc.

- *L'incident est clos.*

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 "les problèmes récurrents au rond-point Churchill et la meilleure coordination et signalisation entre la Région et les communes lors de travaux".

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ce samedi 10 février 2018, des travaux importants au rond-point Churchill ont eu lieu, provoquant d'énormes embouteillages tout l'après-midi. Vers 13 heures, il fallait environ plus de 45 minutes pour faire 400 mètres. Les voitures prenaient même le rond-point à contresens comme vous pouvez le remarquer sur les photos jointes qui en disent plus qu'un long discours. Ce quartier souffre de nombreux travaux. J'ai immédiatement envoyé un sms tant au bourgmestre qu'à vous-même. Vous m'avez d'ailleurs répondu, comme le bourgmestre.

(Sourires)

Ce dernier m'a signalé qu'il y travaillait mais manifestement rien n'a avancé les jours suivants. Les automobilistes étaient véritablement excédés et klaxonnaient, irritant tous les riverains. L'avenue Winston Churchill est densément peuplée. Ce sont en moyenne des immeubles de huit à dix étages.

Les problèmes ont donc continué les jours suivants. J'espérais que la situation s'apaise d'autant plus que

- *Het incident is gesloten.*

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 "de terugkerende problemen aan de Churchill-rotonde en de betere coördinatie en signalisatie tussen het gewest en de gemeenten tijdens de werken".

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Op zaterdag 10 februari 2018 vonden er grote werken plaats op de Churchillrotonde, die de hele namiddag aanleiding hebben gegeven tot enorme files. Sommige bestuurders reden de rotonde zelfs in de verkeerde richting op. Er zijn in die buurt heel wat werken aan de gang. Ik stuurde onmiddellijk een sms, zowel naar u als naar burgemeester Dilliès. U hebt daarop beiden geantwoord.*

(Vrolijkheid)

De burgemeester liet weten dat hij er werk van zou maken, maar vervolgens gebeurde er de volgende dagen helemaal niets. De ongeduldig toeterende autobestuurders werkten de wijkbewoners in die dichtbevolkte buurt danig op de zenuwen.

De overlast is de daaropvolgende krokusvakantie blijven aanslepen. Op de toegangswegen tot de rotonde noch op de rotonde zelf stonden er borden waarop de werken aangegeven werden.

les travaux étaient effectués durant les vacances scolaires de carnaval, ce qui est quand même un plus en matière de nuisances.

Certains élus, à commencer par Marc Cools, se sont plaints. J'ai relayé les problèmes qui persistaient, à savoir que des panneaux signalant ces travaux importants n'avaient pas été installés sur les voiries ni au rond-point.

Il a donc fallu attendre plus de 48 heures, et je salue votre chef de cabinet qui a œuvré à ce travail, car on ne peut pas dire que vous soyez resté sans rien faire. Je n'incrimine pas la STIB en tant que telle, mais pour changer les rails de tram - un chantier dont j'imagine qu'il dépend de la STIB -, les sous-traitants n'avaient rien fait en termes de signalisation en amont.

Ces panneaux ne limitaient pas la circulation à la situation locale, ce qui aurait pourtant été plus profitable. Certes, le rond-point était accessible. On aurait pu le fermer totalement, mais ce n'est pas l'option qui a été choisie et je vous en remercie. Une situation comme à Vanderkindere aurait été l'une de ces nuisances qui se reportent sur les autres voiries. Toutefois, la signalisation insuffisante en amont entraînait la prise au piège d'un certain nombre d'automobilistes et, partant, des véhicules de transport public.

Une nouvelle fois, la STIB hier, Bruxelles Mobilité avant-hier commencent leurs travaux sans installer en amont de signalisation adéquate. J'ai déjà interpellé sur ces problèmes il y a moins d'un an. Vous étiez assez réceptif et aviez dit que cela méritait une information, ne fût-ce que sur la durée des travaux. Selon vous, lors des chantiers précédents, des dépliants avaient été distribués aux habitants. Cette fois, je peux vous dire que, dans ce quartier où habitent à la fois mes parents et des amis, cela n'a pas été le cas.

(Remarques de M. Smet qui montre plusieurs feuilles A4)

Peut-être qu'on imprime des papiers, mais ils ne sont clairement pas distribués aux riverains. Et quand je dis riverains, cela ne doit pas être les cinq maisons autour du rond-point, mais l'ensemble de l'avenue et des voiries avoisinantes ! Huit rues mènent directement à Churchill : l'avenue de Messidor, l'avenue Montjoie, la rue Général Mac

Uw kabinetschef heeft na een paar dagen alles in het werk gesteld om daarin verandering te brengen. Ik wil de MIVB niet met de vinger wijzen, maar de onderaannemers die in opdracht van de MIVB de tramsporten moesten vervangen, hebben nagelaten om de nodige signalisatie aan te brengen.

Het ware beter geweest om alleen plaatselijk verkeer op het rondpunt toe te laten. Omdat er geen borden geplaatst waren, ontstond er binnen de kortste keren een file waarin niet alleen auto's, maar ook het openbaar vervoer zich vastreed.

Er worden geregelde werken gestart zonder dat er gepaste signalisatie wordt aangebracht. Ik interpelleerde u nog geen jaar geleden over die problematiek en u was het er toen mee eens dat er op zijn minst gedurende de werken voldoende informatie moet worden verstrekt. U zei dat de buurtbewoners bij eerdere werken een folder in de bus kregen. Dat was deze keer alleszins niet het geval.

(Opmerkingen van de heer Smet, die een aantal A4-bladen toont)

Misschien is er wel een en ander gedrukt, maar de omwonenden hebben die informatie niet gekregen. De informatie mag ook niet beperkt blijven tot de enkele huizen rond de rotonde. Ze moet worden verspreid in de volledige Winston Churchilllaan en in de acht straten die erop uitkomen, maar dat was nu zeker niet het geval.

De ondernemingen die voor de MIVB en Brussel Mobiliteit werken, hebben geen enkele inspanning geleverd om de omwonenden te informeren, terwijl er vooraf op een coördinatievergadering nochtans was beslist dat dit wel degelijk moest gebeuren. De gemeente wist heel goed wanneer de werken van start zouden gaan. Ze had politieagenten kunnen inschakelen om het verkeer te regelen tijdens de eerste dagen van de werken en in de volgende dagen tijdens de spits.

Gewest, gemeenten en politiezones moeten samenwerken om de hinder ten gevolge van dergelijke werken te beperken. Ik vind dat hier de gemeente de verantwoordelijkheid nogal gemakkelijk van zich afschuift met het argument dat het om werken in opdracht van het gewest gaat. U moet de commentaren van de schepenen op de sociale

Arthur, la rue Marie Depage, la rue Marianne, l'avenue Léo Errera... Ces habitants n'ont pas reçu l'information. Force est de constater que les entreprises œuvrant pour le compte de la STIB et de Bruxelles Mobilité n'ont fait aucun effort. Il me semble pourtant que l'ensemble du dispositif a été validé lors d'une réunion de coordination où la commune était représentée, ainsi que la zone de police, et que la commune savait exactement quand les travaux commençaient. Elle aurait donc pu mobiliser des policiers durant les premiers jours du chantier et aux heures de pointe les jours suivants.

Je pense en effet que c'est ensemble que l'on peut réduire les nuisances de tels chantiers. La Région n'est pas seule à avoir un rôle à jouer. J'estime que la commune, que j'ai interpellée sur le même problème, se décharge un peu vite de sa responsabilité, sous prétexte qu'il s'agit d'un chantier régional. Je vous suggère de lire ce que disent les échevins sur les réseaux sociaux. C'est assez scandaleux.

J'aimerais donc savoir quand a eu lieu cette fameuse réunion régionale. Qui a représenté la commune et la zone de police ? Quelles sont les réserves ou demandes spécifiques émises par la commune et la zone de police pour la signalisation en amont et le bon fonctionnement du trafic ? Quels sont les autres participants à ces réunions ?

Pourquoi aucun panneau de la STIB sur le chantier n'en indiquait la durée et les nuisances ? Pourquoi la STIB n'a-t-elle pas jugé bon de distribuer le moindre dépliant d'information aux riverains et qu'aucune information n'était disponible en amont sur un des sites régionaux, alors que vous aviez dit l'année dernière qu'une information en amont était indispensable, que des dépliants étaient censés être distribués et qu'effectivement cela ne coûtait rien de mettre un grand panneau d'information sur la nature du chantier et sa durée ?

Enfin, je souhaiterais profiter de ces travaux pour faire l'évaluation de la réfection du rond-point Churchill. S'il est plus agréable pour les piétons et les cyclistes qui arrivent à éviter les réverbères, force est de constater qu'il est moins fluide que par le passé pour les automobilistes et provoque autant si pas plus d'embouteillages qu'auparavant, notamment parce qu'une des bandes est très souvent privatisée en matinée voire en journée par la STIB pour faire des travaux aux aiguillages et

netwerken eens lezen. Die zijn echt schandalig.

Wanneer vond die coördinatievergadering plaats? Wie vertegenwoordigde de gemeente en de politiezone? Welke reserves hadden zij bij bijkomende signalisatie in de omliggende straten en bij de goede doorstroming van het verkeer? Wie nam er allemaal aan die vergaderingen deel?

Waarom heeft de MIVB niet met borden de duur en de hinder van de werken aangegeven? Waarom vond de MIVB het niet nodig om de omwonenden informatie te bezorgen? Waarom was er op de websites van het gewest geen informatie over de werken te vinden? Dit zijn nochtans allemaal ingrepen waarnaar u vorig jaar had verwezen.

Na de heraanleg is de Churchillrotonde er aangenamer op geworden voor voetgangers en fietsers. De auto's daarentegen stromen er nu minder goed door en er staan nog altijd evenveel of zelfs meer files dan vroeger, onder meer omdat de MIVB, JCDecaux of Net Brussel geregeld een van de rijstroken inpalmten om werken uit te voeren.

Daarnaast stoppen er op het rondpunt vaak private schoolbussen, wordt er naast de rijbaan geparkeerd en kunnen vrachtwagens er moeilijk hun bocht nemen.

Bestuurders die in of uit een parkeerplaats proberen te geraken, brengen de inzittenden van de auto's die over de rotonde rijden, in gevaar. De te lange parkeerzones vormen bovendien een gevaar voor voetgangers, die op de tweede rijstrook niet zichtbaar zijn.

Ook met de oversteekplaatsen voor voetgangers naar het midden van de rotonde is er een probleem, want de trams die op de rotonde halt houden, zouden reizigers nog voor de rotonde moeten laten uitstappen en niet in het midden, wat aanvankelijk gepland was.

Liet u de werken van vorig jaar evalueren? Voert u een aanpassing door inzake het parkeren op de rotonde, nu de verkeersdruk door de verhuizing van het Chirec is afgangen?

entretenir le square, ou encore par les équipes techniques de la STIB, ou celles de JCDecaux, quand ce n'est pas par celles de Bruxelles-Propreté.

Il y a aussi le problème de l'arrêt de bus scolaires privés dans le rond-point ainsi que le stationnement à l'intérieur du rond-point et la grandeur des oreilles à angle droit qui ne permettent pas aux camions de tourner sans risquer d'égratigner les voitures en stationnement.

Chaque fois qu'une voiture veut se garer dans le rond-point ou sortir de son emplacement, elle met en danger les autres véhicules lancés. Les zones de stationnement représentent par ailleurs un véritable danger pour les piétons car elles sont trop longues, prolongeant l'angle droit et augmentant l'absence de visibilité en cachant les piétons sur la seconde bande, dès lors que le rayon de cabrage des gros véhicules n'a pas été pris en compte. On a par exemple déjà vu des semi-remorques devant prendre le rond-point à l'envers car n'arrivant pas à tourner à cause des véhicules stationnés.

Quel est le devenir des passages pour piétons reliant le centre du rond-point ? Là aussi, il y a un problème car les trams qui s'arrêtent au rond-point devraient imposer de descendre avant le rond-point et non pas au milieu, ce qui avait été prévu initialement.

Vos services ont-ils fait l'évaluation des travaux de l'année dernière ? Allez-vous intégrer ces modifications quant à l'interdiction de stationnement dans le rond-point, dès lors que la pression automobile a disparu avec le départ des cliniques Cavell vers le site de Delta ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La réparation des voies de la STIB, fortement usées dans les courbes et aiguillages, ne pouvait attendre. En concertation étroite avec la commune d'Uccle et sa police, la période du congé de Carnaval a été choisie pour limiter au maximum les contraintes sur le trafic.

La durée du chantier, programmée pour deux semaines, dépassait donc cette semaine de vacances. Malgré les conditions difficiles et l'arrivée de la vague de froid, l'entrepreneur de la

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De spoorwerkzaamheden konden niet worden uitgesteld. In overleg met de gemeente Ukkel en de Ukkelse politie werd gekozen voor de krokusvakantie om de verkeershinder zo veel mogelijk te beperken.*

De duur van de werkzaamheden werd op twee weken geschat en de aannemer was ondanks de moeilijke omstandigheden en de koude golf zelfs nog twee dagen eerder klaar. 's Nachts werken was

STIB a réussi à terminer son chantier avec deux jours d'avance sur le calendrier. Il n'était pas possible de travailler la nuit, pour ne pas mécontenter les riverains.

Comme pour tous les chantiers, la signalisation et les marquages temporaires ont été décidés en concertation avec la zone de police et validés par la Commission de coordination des chantiers. Pour ma part, j'estime qu'en l'occurrence, la zone de police a sous-estimé l'impact des travaux.

Ces tâches relèvent toujours de la responsabilité de l'entrepreneur qui effectue la pose des voies. C'est la méthode la plus sûre pour qu'elles soient accomplies car, à défaut, l'entrepreneur ne pourrait démarrer son chantier et en serait pénalisé. Il est toujours préférable de limiter le nombre de partenaires responsables des tâches relatives à un chantier. La STIB peut, si nécessaire et complémentairement, intervenir au moyen de son marché-cadre, ce qui constitue une sécurité complémentaire. Ce n'est cependant pas la vocation première de ce marché.

Le plan de signalisation prévoyait le maintien d'une bande de circulation dans le rond-point. La circulation étant maintenue et le chantier se déroulant durant les vacances scolaires, aucune déviation de chantier n'a été prévue.

Vu les problèmes de trafic rencontrés, la police a demandé l'ajout de panneaux supplémentaires pour avertir les automobilistes de ce chantier en amont de celui-ci. La STIB a rencontré la police sur place le lundi 12 février et il a été décidé de placer immédiatement deux panneaux de présignalisation supplémentaires. Ces panneaux ont été placés le jour même de la rencontre. À mon avis, la police a sous-estimé l'impact du chantier. C'est aussi simple que cela !

La STIB a tenu une réunion de démarrage du chantier à laquelle, en plus des services internes de la STIB et de Bruxelles Mobilité, la commune et la police ont participé. Les plans de signalisation ont été réalisés en collaboration avec la police, qui a validé ceux-ci dans Osiris et a donné l'autorisation de placer la signalisation.

(Remarques de M. De Bock)

Je ne sais plus si la commune était présente à la

wegens de hinder voor omwonenden onmogelijk.

Zoals voor alle bouwplaatsen werd over de signalisatie en de tijdelijke markeringen in overleg met de politiezone beslist. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen keurde ze goed. Ik vermoed dat de politiezone de impact van de werkzaamheden in dit geval heeft onderschat.

De aannemer die de sporen legt, is verantwoordelijk voor de signalisatie. Zonder signalisatie kan hij niet starten en wordt hij beboet. Het is altijd beter om het aantal verantwoordelijken voor opdrachten die met een bouwplaats samenhangen te beperken. Indien nodig kan de MIVB aanvullend optreden.

In het signalisatieplan was het behoud van één rijstrook op de rotonde opgenomen. Aangezien de werkzaamheden tijdens een schoolvakantie plaatsvonden, werd het verkeer niet omgeleid.

Gezien de grote verkeersproblemen vroeg de politie om bijkomende borden in de omliggende straten. De MIVB overlegde op 12 februari met de politie, waarna werd beslist om nog dezelfde dag twee borden te plaatsen.

De MIVB organiseerde een vergadering over de start van de bouwplaats, waaraan naast de interne diensten van de MIVB en van Brussel Mobiliteit ook de gemeente en de politie deelnamen. De signalisatieplannen stelde ze in overleg met de politie op. Die laatste gaf toestemming voor de signalisatie.

(Opmerkingen van de heer De Bock)

Ik weet niet meer of de gemeente bij die vergadering aanwezig was.

Bovendien gaf de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) een gunstig advies en toestemming voor de werkzaamheden.

De omwonenden kregen ongeveer een week voor de bouwplaats van start ging een folder in de brievenbus. Ik vraag na waar die werd verspreid. Volgens mij is het een privébedrijf dat de folders bust, maar af en toe doet Brussel Mobiliteit dat zelf.

réunion, mais la police certainement.

La Commission régionale de la mobilité a également donné un avis favorable et autorisé le chantier.

Un toutes-boîtes informant de la tenue du chantier a été distribué aux riverains début février, soit environ une semaine avant le début des travaux. Je vais demander quel a été le périmètre de distribution de cette information. J'ai déjà interrogé Bruxelles Mobilité au sujet de la distribution de ces dépliants. En effet, j'ai parfois l'impression qu'il y a un problème à ce niveau, mais nous allons procéder à des vérifications, car je pense que c'est une société privée qui s'en occupe. Il arrive aussi que de telles distributions soient réalisées par Bruxelles Mobilité elle-même.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- À l'avenir, vous me donnerez les dépliants. Je les distribuerai moi-même !

M. Pascal Smet, ministre.- On me signale que quand les gens affichent un message "Stop publicité", les dépliants ne seraient pas distribués.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ce n'est pourtant pas de la publicité ! Ce message est une information publique. Vous avez le droit de la délivrer et on ne peut pas vous poursuivre.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous dis simplement ce que j'entends. Je suis d'accord avec vous, mais il faut revoir le système de distribution des toutes-boîtes.

Des panneaux d'information ont également été placés tout autour du rond-point, à l'attention des usagers de la route. Les gens ne les regardent cependant pas toujours.

Pour les chantiers de petite envergure et de renouvellement de courbe – comme ce chantier Churchill –, la STIB ne place pas de panneaux d'information sur le site.

Quelques points névralgiques ont effectivement encore été constatés après le réaménagement. C'est pourquoi, Bruxelles Mobilité a profité des récents travaux de la STIB pour encore apporter des améliorations. Les poteaux d'éclairage qui se trouvaient au milieu de la piste cyclable ont

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *U mag ze voortaan aan mij geven, dan ga ik ze wel bussen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Als bewoners aanduiden dat ze geen reclame wensen, krijgen ze die folders blijkbaar niet in hun bus.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Dat is nochtans geen reclame, maar overheidsinformatie. Niemand kan worden vervolgd, omdat hij die in de brievenbussen stopt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We moeten het verspreidingsysteem van de folders opnieuw bekijken.*

Er stonden helemaal rond de rotonde informatieborden, maar weggebruikers letten daar niet altijd op.

Voor kleinere bouwplaatsen, zoals op de Churchillrotonde, plaatst de MIVB geen borden.

Na de heraanleg werden nog enkele knelpunten vastgesteld. Brussel Mobiliteit maakte van de recente werkzaamheden van de MIVB gebruik om verbeteringen door te voeren. Zo verplaatste het de verlichtingspalen die midden op het fietspad stonden. Het agentschap bestudeert in overleg met de gemeente of nog verbeteringen mogelijk zijn.

Hoewel er verbods borden staan, steken voetgangers in het wilde weg over naar het midden van

notamment été déplacés.

D'autres points d'amélioration sont actuellement encore en cours d'analyse et feront l'objet de discussions avec la commune : par exemple, délimiter les zones de stationnement, aménager un arrêt pour les bus scolaires et les services d'entretien ou tracer des marquages distinguant la piste cyclable du trottoir, pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes, etc.

Les traversées piétonnes anarchiques entre l'anneau extérieur du rond-point Churchill et son centre, où sont organisés les terminus et temps de pause pour les lignes de tram 3 et 7, créent des situations dangereuses. Ces traversées s'effectuent, malgré l'interdiction clairement indiquée par des panneaux C19. Elles sont incontrôlables et se poursuivront tant que la régulation du temps du parcours de la ligne 7, le terminus de la ligne 3 et le pôle d'échange entre ces deux lignes se feront au centre de la rotonde.

Nous avons déjà beaucoup discuté avec la commune. Ce n'est pas toujours évident ou cohérent. Les pourparlers étant en cours, je ne m'étendrai pas sur le sujet. Sachez toutefois que je souhaite réellement améliorer la configuration du rond-point. Dès la fin de la rénovation de la station Albert, nous pourrons organiser les choses autrement.

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vais revenir sur deux points. D'abord, malgré toutes les tentatives de fluidification - auxquelles vous avez participé -, contrairement à ce qu'a dit la STIB, et notamment M. Brieuc de Meeûs dans un mail qui m'a été transmis par une administratrice, la signalisation s'est bornée à avertir les automobilistes en amont ou en aval de Churchill. Sur les axes environnants amenant le flux de circulation vers Churchill, comme les avenues de Messidor et Montjoie, aucun panneau de signalisation n'a été mis en place.

J'ai transmis les photos prises le mardi, le mercredi et les jours suivants. Il y a vraiment un manque à ce niveau. Je salue votre effort, mais vous devez insister, car les chantiers ne touchent pas que deux

de rotonde, waar trams 3 en 7 halt houden. Dat leidt tot gevaarlijke situaties. Zolang de trams daar blijven stoppen, valt daar echter weinig aan te doen.

Ik overlegde daarover meermalen met de gemeente, maar het is niet eenvoudig om tot een oplossing te komen. Aangezien het overleg nog loopt, wil ik daarover niet te veel uitweiden. Ik vind wel dat de rotonde beter moet worden ingericht. Zodra de renovatie van station Albert klaar is, kunnen we daarmee beginnen.

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- Alleen op de Winston Churchilllaan stonden er borden, op de andere straten die naar de rotonde leiden, waren er geen te vinden.

Ik waardeer uw inspanningen, maar u moet erop aandringen dat de signalisatie verbeterd wordt, want de werkzaamheden hebben invloed op meer dan twee straten. Rond de Churchillrotonde was de signalisatie niet goed. Dat moet in de toekomst beter.

Ik noteer dat u ervoor wilt zorgen dat alle omwonenden voortaan de informatiefolder krijgen.

Vanochtend stond er alweer een bestelwagen van een operator op een van de rijstroken op de

rues. Celui de la chaussée d'Alsemberg est très bien signalisé, mais ce n'est pas le cas ici. Il faut accepter ce constat et y remédier pour le futur.

Je note votre engagement à faire en sorte que la distribution des toutes-boîtes soit plus complète.

Par ailleurs, ce matin même, les camionnettes d'une l'entreprise privatisaient une fois encore une bande du rond-point Churchill, pour le compte de la STIB ou d'un autre opérateur.

(Remarques de M. Smet)

D'abord, je pense qu'il faut donner le mot d'ordre à tous les sous-traitants de la STIB de ne pas se garer sauvagement. Ensuite, la police doit faire son travail et interdire tout stationnement sauvage, ou verbaliser. C'est pour cela que je dis que c'est une responsabilité conjointe.

J'attire cependant votre attention sur le point névralgique que constitue le rond-point Churchill. Il faut y maintenir deux vraies bandes de circulation, quels que soient les travaux d'aménagement futurs. Il faut aussi faire très attention à l'avenir, en acceptant de revenir en arrière si la situation n'est pas satisfaisante lors des tests. Aujourd'hui, la STIB laisse les piétons au milieu du rond-point, alors qu'elle s'était engagée à installer son terminus avant celui-ci. Par ailleurs, l'absence de deux vraies bandes de circulation provoque des ralentissements aux heures de pointe.

Je prends un autre exemple de rond-point où l'on ne rencontre pas de problèmes. Au Square d'Arezzo, deux vraies bandes de circulation apportent de la fluidité et permettent de sortir du rond-point.

Je voudrais vraiment qu'avec votre administration, vous revoyiez les choses globalement par rapport aux problèmes de stationnement. Je sais que l'administration pense toujours qu'en rétrécissant les voiries, elle casse la vitesse. C'est exact, mais il ne faudrait pas la casser au point d'empêcher toute fluidité et de créer davantage de congestion, et donc de pollution, y compris dans les quartiers avoisinants.

- *L'incident est clos.*

rotonde.

(Opmerkingen van de heer Smet)

De MIVB moet haar onderaannemers duidelijk maken dat ze niet zomaar overal mogen parkeren. Daarnaast moet de politie haar werk doen en wildparkeren verbieden en beboeten.

De Churchillrotonde blijft een knelpunt. Er zijn daar twee volwaardige rijstroken nodig, ongeacht een toekomstige heraanleg. Als bovendien blijkt dat de aanpassingen niet werken, moet u het lef hebben om naar de vroegere situatie terug te keren.

Ondertussen laat de MIVB de reizigers nog steeds midden op de rotonde uitstappen, terwijl ze beloofd had de eindhalte voor de rotonde aan te leggen.

Doordat er geen twee volwaardige rijstroken zijn, loopt het verkeer op de rotonde tijdens de spits vast.

U moet samen met Brussel Mobiliteit de parkeerproblemen op de rotonde nog eens grondig bestuderen. Op smallere rijstroken vertraagt het verkeer, maar die vertraging mag niet zo sterk zijn dat ze de doorstroming belemmert, waardoor files en luchtvervuiling ontstaan, ook in de omliggende wijken.

- *Het incident is gesloten.*

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 "les aménagements des abords de la gare du Midi, en particulier pour les usagers de la route actifs".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Début décembre 2017, le ministre-président Vervoort avait répondu à une interpellation de mon collègue Arnaud Verstraete qu'un budget composé de 2,3 millions d'euros fournis par Beliris et de 13 millions d'euros issus des charges d'urbanisme du projet Victor serait disponible pour le réaménagement des abords de la gare du Midi. En outre, une partie des fonds initialement prévus pour le projet Constitution pourrait être investie dans l'espace public. Des aménagements temporaires, programmés avant les grands travaux, pourraient déjà être réalisés en 2018.*

Quel est exactement le budget prévu pour l'aménagement des abords de la gare du Midi ? Le directeur de Beliris déclarait récemment dans une interview à Bruzz que la rénovation du quartier du Midi ne figurait plus dans le programme de Beliris. Quelles sont les conséquences de la perte de 2,3 millions d'euros pour le programme ?

Quels sont les aménagements temporaires qui seront encore réalisés cette année ? Ils ne semblent pas concerner la Petite ceinture ou le passage pour piétons, bien qu'il s'agisse d'un point noir pour les piétons et les cyclistes.

Qu'en est-il en de la participation des riverains et des usagers, évoquée par le ministre-président dans sa réponse ? Sera-t-il fait appel à une expertise extérieure ? Dans quel délai cette participation sera-t-elle mise en place ?

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 aanpassingen van de omgeving van het Zuidstation, meer specifiek voor de actieve weggebruikers".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op een interpellatie van begin december 2017 van mijn collega Arnaud Verstraete antwoordde minister-president Vervoort dat er middelen zijn om de omgeving van het Zuidstation aan te pakken. Als bedragen noemde hij ongeveer 2,3 miljoen euro van het federaal-gewestelijke samenwerkingsakkoord Beliris en ongeveer 13 miljoen euro uit de stedenbouwkundige lasten van het torengebouw Victor. Voorts zou het geld dat te ruim werd begroot voor het project Grondwet, voor een deel geïnvesteerd kunnen worden in de openbare ruimte. Minister-president Vervoort kondigde nog aan dat er, voorafgaand aan de grote werkzaamheden, tijdelijke en eenmalige verbeteringen gepland zijn. Die zouden nog in 2018 plaatsvinden. Voor meer details verwees hij naar u.

Wat is het exacte budget voor de aanpassing van de omgeving van het Zuidstation? Een recent interview in Bruzz met de directeur van Beliris leert ons dat de renovatie van de Zuidwijk niet meer in het programma van Beliris zit. Ik veronderstel dus dat de 2,3 miljoen euro waarnaar de heer Vervoort verwees, niet meer vorhanden is. Welke gevolgen heeft dat voor het programma?

Wat zijn de tijdelijke en eenmalige verbeteringen die nog dit jaar zullen gebeuren? Blijkbaar zit de heraanleg van de Kleine Ring of de oversteekplaats niet in het programma. Is het niet mogelijk om nog een oplossing te zoeken voor dit belangrijke knelpunt voor voetgangers en fietsers, dat ook al niet opgenomen is in uw Fietspadenplan?

Hoe zit het ten slotte met de participatie van de

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous examinons avec Bruxelles Mobilité la possibilité de réaliser quelques interventions durant cette législature. La semaine dernière, nous avons discuté de la possibilité d'effectuer d'abord les travaux en tant que phase de test, avec les budgets réguliers, sur la base du schéma de circulation du schéma directeur (SD) Sud qui reprend bel et bien les conditions de traversée de la Petite ceinture.*

Les discussions vont bon train avec Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP) et Bruxelles Mobilité. Dès qu'un accord sera intervenu au niveau interne régional, nous consulterons les communes, puis la population.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Les budgets de 13 millions et de 2,3 millions d'euros sont-ils encore disponibles ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *S'ils sont inscrits dans le programme, ils restent disponibles.*

omwonenden en de gebruikers? De minister-president zei in zijn antwoord dat er over die tijdelijke verbeteringen met de bevolking overlegd zal worden. Hoe zal dat gebeuren? Wordt daarvoor externe expertise aangezocht? Binnen welke termijn zal het gebeuren?

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

De heer Pascal Smet, minister.- We bekijken met Brussel Mobiliteit de mogelijkheid om nog tijdens deze legislatuur enkele ingrepen uit te werken. Vorige week hadden we een vergadering waarin we hebben besproken om in eerste instantie de werken als testfase uit te voeren via reguliere budgetten. Het betreft enkele mobiliteitstesten op basis van het verkeersschema van het richtschema Zuid. Daarin is nog steeds de oversteekbaarheid van de Kleine Ring opgenomen, in tegenstelling tot wat u denkt.

De besprekingen met Brussel Stedenbouw en Erfgoed en Brussel Mobiliteit zijn volop aan de gang. Zodra we het op gewestelijk niveau eens zijn, volgt er uiteraard overleg met de gemeenten en nadien met de bevolking. Nu verloopt het overleg nog intern. Ik woonde vorige week de vergadering bij om verschillende opties te bespreken maar zolang er niets beslist is, kan ik ook niets zeggen. We zijn het dus niet vergeten.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Hoe zit het met het totaalbudget? De tijdelijke werken verlopen via de reguliere middelen en vallen dus binnen uw budget. Zijn die andere budgetten van 13 miljoen euro en 2,3 miljoen euro nog steeds beschikbaar?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Als ze in het programma zijn opgenomen, zijn ze nog beschikbaar. De vraag is in welke mate dat wordt ingevuld. Ik ben niet op de hoogte van een beslissing waardoor ze uit het programma geschrapt zouden zijn.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Les propos du directeur de Beliris seraient donc erronés.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *À ma connaissance, le budget n'est pas supprimé, mais fera certainement l'objet des prochaines discussions.*

- *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 "la suppression des pistes cyclables rue Ducale".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *La Ville de Bruxelles a réaménagé un tronçon de la rue Ducale, entre la rue de la Loi et la rue de Louvain. Étonnamment, la piste cyclable entre le parlement flamand et la rue de la Loi y a été remplacée par une bande cyclable suggérée, moins sécurisée. On y aurait aussi ajouté des emplacements de stationnement. Ce tronçon fait pourtant partie de l'itinéraire cyclable régional P. On retrouve également les itinéraires cyclables régionaux (ICR) 2, 3 et 4 au carrefour avec la rue de la Loi.*

La sécurité des cyclistes a donc régressé sur un tronçon de l'ICR, malgré l'avis du Fietstersbond d'aménager à cet endroit une piste cyclable sécurisée, idéalement avec une bande de sécurité de 80cm. La Ville de Bruxelles affirme que le Fietstersbond avait demandé cette modification, ce que ce dernier dément.

Saviez-vous que la Ville de Bruxelles allait supprimer un tronçon de piste cyclable sur l'ICR P

De heer Bruno De Lille (Groen).- Wat de directeur van Beliris zegt klopt dus niet.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb dat ook gelezen. Bij mijn weten is het budget niet geschrapt maar zal het ongetwijfeld nog voorwerp uitmaken van komende gesprekken.

- *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 verwijdering van de fietspaden in de Hertogstraat".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De stad Brussel, waar collega-parlementslid Els Ampe als schepen bevoegd is voor deze aangelegenheid, heeft een deel van de Hertogstraat tussen de Wetstraat en Leuvenseweg heraangelegd. Vreemd genoeg is daarbij het stuk fietspad tussen het Vlaams parlement en de Wetstraat verwijderd. In de plaats kwam er een minder veilige fietssuggestiestrook. Naar verluidt zijn er nu ook meer parkeerplaatsen. Het stuk weg behoort nochtans tot de gewestelijke fietsroute P. Aan het kruispunt met de Wetstraat liggen ook de gewestelijke fietsroutes (GFR) 2, 3 en 4.

Op een stuk van de GFR is de situatie en de veiligheid voor fietsers er dus op achteruitgegaan, ondanks het advies van de Fietstersbond om op die plaats een veilig fietspad aan te leggen, idealiter met een veiligheidsstrook van 80 cm. De stad Brussel beweert dat de Fietstersbond om deze wijziging gevraagd had, maar die heeft dat ontkend.

dans la rue Ducale ? Si oui, qu'avez-vous fait pour l'en empêcher ?

Quelles sont les procédures en matière d'aménagement, d'adaptation et de suppression de pistes cyclables sur les ICR ? En cas de modifications, prévoit-on aussitôt une alternative pour le tronçon concerné ? Qui en prend l'initiative ?

Savez-vous si d'autres modifications apportées aux ICR portent préjudice à la sécurité des cyclistes ?

Qu'en est-il des ICR à Saint-Josse-ten-Noode et dans le centre-ville, en particulier sur la place Houwaert et les grands axes ?

Comment comptez-vous appréhender cet éventuel recul de la sécurité des cyclistes sur les ICR ?

Op deze locatie gebeurden verschillende ongevallen. In twee gevallen kwamen fietsers ten val door de openzwaaiende portieren van twee ministers van de federale regering. Het fietspad schrappen lijkt me niet de juiste oplossing.

Wist u dat de stad Brussel het stuk fietspad op de gewestelijke fietsroute P in de Hertogstraat zou verwijderen? Zo ja, wat hebt u met die informatie gedaan? Wat hebt u gedaan om dit tegen te houden?

Welke procedures gelden met betrekking tot het aanleggen, aanpassen en verwijderen van fietspaden op de gewestelijke fietsroutes? Wordt er bij wijzigingen meteen in een alternatief voorzien voor dat stuk van de GFR? Wie neemt daarvoor het initiatief?

Weet u of er andere wijzigingen aan de gewestelijke fietsroutes zijn die de veiligheid van fietsers benadelen?

Hoe zit het met de gewestelijke fietsroutes in Sint-Joost-ten-Node en het centrum van de stad Brussel? Twee jaar geleden heb ik daar een vraag over gesteld, in het bijzonder over de situatie op het Houwaertplein en de grote lanen.

Hoe wilt u die eventuele achteruitgang van de veiligheid van fietsers op de gewestelijke fietsroutes aanpakken?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Les travaux ont été réalisés sans permis, lorsque les trottoirs de ce tronçon de la rue Ducale ont été rénovés. Et si vous voulez mon avis, cette rénovation est un échec total !

Aucun avis préalable n'a été demandé au service Urbanisme. Nous n'avons découvert la modification qu'après les travaux. En novembre 2017, nous avons porté plainte auprès de l'administration de l'urbanisme, sans suite à ce stade. Selon le Code bruxellois d'aménagement du territoire (Cobat), un itinéraire cyclable régional (ICR) peut être modifié, pour autant que tous les organes consultatifs soient parvenus à un accord. En cas de travaux ne nécessitant pas de permis, un

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

De heer Pascal Smet, minister.- De werkzaamheden zijn uitgevoerd zonder bouwvergunning. Dat gebeurde toen de trottoirs in dat deel van de Hertogstraat gerenoveerd werden. Als u het mij vraagt, is die renovatie overigens totaal mislukt. Arduinsteen leggen is geen garantie voor een goed project! Men had de hele straat smaller kunnen maken en ze enige allure en uitstraling geven, maar zoals ze er nu bijligt, lijkt het nergens naar.

Voor de renovatie werd vooraf ook geen advies gevraagd aan de dienst Stedenbouw. Tot die ontdekking kwamen we toen het werk uitgevoerd werd. In november 2017 hebben we een klacht ingediend bij de stedenbouwkundige administratie, voorlopig zonder gevolg. Het probleem is dat er

avis préalable doit être demandé. Cela n'a pas été fait. Si la plupart des communes s'acquittent de cette obligation, la Ville de Bruxelles estime pouvoir s'y soustraire. Une telle adaptation est à tout le moins soumise pour avis à une commission vélo locale. Cela n'a pas non plus été le cas.

Ce n'est pas la première fois que la Ville de Bruxelles procède de la sorte. Elle a aussi modifié, sans permis, l'itinéraire dans la rue des Cendres et la rue du Fossé aux Loups. Quant à la Porte du Rivage, la Ville de Bruxelles y collectionne les essais qui dépassent l'entendement, engendrant des situations dangereuses.

Concernant Saint-Josse-ten-Noode, je dois me plonger dans le dossier pour en connaître le dernier état, mais je pense que nous avons octroyé un subside pour l'aménagement d'un ICR dans la rue de la Pacification.

Comme vous le savez, nous nous efforçons de sensibiliser au moyen de l'audit de la politique cyclable (Bypad). Nous avons déjà créé des ICR à Forest, Saint-Gilles et à Ixelles, dans l'avenue Mutsaard à Laeken et bientôt à Uccle. Nous essayons également d'aménager des pistes cyclables séparées. Nous nous concertons avec les communes pour améliorer la situation des cyclistes par de petites interventions.

La situation peut certes être améliorée, mais tout dépend en fait de l'itinéraire suivi. Pour résumer, on peut dire qu'il y a un problème avec la Ville de Bruxelles.

enkel een procedure mogelijk is in het kader van een stedenbouwkundige vergunning. Volgens het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) mag een gewestelijke fietsroute (GFR) inderdaad gewijzigd worden, op voorwaarde dat alle adviserende instanties tot een akkoord komen. De fietsroute moet er met andere woorden beter van worden. Bij werkzaamheden waarvoor geen bouwvergunning vereist is, moet vooraf advies ingewonnen worden. Dat is hier niet gebeurd. De meeste gemeenten doen het wel, maar de stad Brussel denkt dat dat niet hoeft. Op zijn minst wordt zo'n aanpassing ter advies voorgelegd aan een plaatselijke fietscommissie. Ook dat is hier niet gebeurd.

Het is overigens niet de eerste keer dat de stad Brussel het zo speelt. Ook in de Asstraat en de Wolvengracht paste ze de route aan zonder bouwvergunning. Onlangs werd ook bericht over de Oeverpoort, die door de media soms 'Doodskaai' wordt genoemd. De stad Brussel spookt daar allerhande dingen uit die niet door de beugel kunnen, met gevaarlijke situaties tot gevolg.

Wat Sint-Joost-ten-Node betreft, moet ik het dossier grondig raadplegen voor de laatste stand van zaken, maar ik dacht dat we een subsidie hebben toegekend voor de aanleg van een GFR in de Pacificatiestraat.

Zoals u weet, proberen wij te sensibiliseren via Bicycle Policy Audit (Bypad). Met een aantal gemeenten verloopt dat goed. We richtten al gewestelijke fietsroutes in in Vorst, Sint-Gillis, Elsene, in de Mutsaardlaan in Laken en binnenkort ook in Ukkel, waar ze ook aandringen op de aanleg van fietspaden in het kader van de gewestelijke fietsroute. We proberen ook afgescheiden fietspaden aan te leggen. Er wordt overleg gevoerd met de gemeenten om met kleine ingrepen de toestand te verbeteren voor fietsers.

Het kan beter, maar toch las ik een vrij positief artikel over onze fietspaden op de nieuwssite CityLab. Onlangs kwam er negatieve commentaar van een Europese commissaris. Het hangt allemaal af van de route die je moet volgen. We kunnen samenvatten dat er een probleem is met de stad Brussel.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.
Mevrouw de voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Aucun permis ni avis n'ont été demandés pour ces travaux. Était-ce obligatoire ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Un avis devait être demandé.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Avons-nous des recours ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Nous avons introduit une plainte auprès de l'administration urbanistique.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *J'ai également l'impression que c'est surtout la Ville de Bruxelles qui pose problème. Or, pour les itinéraires cyclables régionaux, la continuité est primordiale. Je ne peux que vous soutenir et j'espère que vous continuerez à insister auprès de la Ville de Bruxelles.*

Pouvez-vous joindre au compte rendu les informations concernant Saint-Josse ?

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'état d'avancement de l'amélioration de l'accessibilité de l'infrastructure et des équipements de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er werd geen bouwvergunning aangevraagd voor die werken, noch advies gevraagd. Was dat verplicht in dit geval?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ze hadden wel advies moeten vragen en dat is niet gebeurd.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Kunnen we daar nog iets tegen doen?

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben een klacht ingediend bij de stedenbouwkundige administratie.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb ook de indruk dat het vooral de stad Brussel is die vervelend doet. Voor de gewestelijke fietsroutes is continuïteit echter zeer belangrijk. Als we daar lukraak stukjes uit verwijderen, ondergraven we het hele systeem. Ik kan u enkel steunen en hoop dat u daarop blijft hameren bij de stad Brussel.

Kunt u de informatie over Sint-Joost-ten-Node aan het verslag toevoegen?

- *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 stand van zaken van het verbeteren van de toegankelijkheid van de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB voor personen met een beperkte mobiliteit".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Le 6 juillet 2016, nous avons adopté quasiment à l'unanimité une résolution demandant au gouvernement bruxellois d'adapter les infrastructures et les équipements de la STIB pour en assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).*

Le 8 février 2018, nous avons pu lire dans Bruzz le témoignage d'Erik De Velder, un utilisateur de fauteuil roulant qui se déplace principalement en transports en commun. Il constate que l'accessibilité à Bruxelles ne progresse que lentement. Étant donné le large consensus entre tous les partis, il importe de continuer d'y travailler.

De l'arrêt de tram près de la VUB, M. De Velder met, par exemple, deux heures pour rejoindre Bozar.

Existe-t-il déjà une solution pour l'utilisation des rampes automatiques sur les trams de type T3000 et T4000 ? D'après M. De Velder, les chauffeurs ne savent pas comment les actionner. À quoi bon investir dans ces modèles, dans ce cas ?

Quand pouvons-nous espérer une solution ?

Dans votre réponse à mon interpellation du 17 juillet 2017, vous promettiez que la STIB élaborerait pour la fin 2017 le projet Accessitram, qui vise à rendre les trams aussi accessibles que les bus. Où en est-il ?

La STIB travaille également sur une application permettant de demander de l'aide avec un smartphone. Quand sera-t-elle prête ?

Les PMR ont un précieux savoir sur l'accessibilité de notre ville. Ne pourrait-on mettre en place une solution pour le partager, comme une application ou un blog ? Peut-on intégrer ces informations dans Fix My Street ? Les utilisateurs pourraient alors indiquer les endroits censés être accessibles mais qui ne le sont pas réellement.

Les minibus de la STIB destinés aux PMR doivent être réservés au moins un jour à l'avance. Pourrait-on raccourcir ce délai ?

D'après M. De Velder, certains chauffeurs de la STIB ne savent pas actionner les rampes

De heer Bruno De Lille (Groen).- *Op 6 juli 2016 hebben we vrijwel unaniem een resolutie aangenomen waarmee de Brusselse regering wordt verzocht om de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB aan te passen en toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM). In deze commissie werd al aantal keer verslag uitgebracht over de vorderingen.*

In Bruzz stond op 8 februari 2018 een getuigenis van rolstoelgebruiker Erik De Velder, die acht jaar geleden naar Brussel verhuisde. Hij verplaatst zich voornamelijk met het openbaar vervoer en stelt vast dat de toegankelijkheid in Brussel de laatste jaren maar aan een langzaam tempo beter werd. Gezien de grote consensus in het verleden bij alle partijen over dit onderwerp, is het belangrijk dat we daaraan blijven werken.

Uit het verhaal van de heer De Velder blijkt dat er nog een hele weg moet worden afgelegd. Hij doet bijvoorbeeld twee uur over het traject van de tramhalte aan de VUB in Etterbeek tot aan Bozar.

Is er al een oplossing voor het gebruik van de automatische hellingen in de trammmodellen T3000 en T4000? Volgens de heer De Velder zijn er al een aantal automatische hellingen, maar weten de chauffeurs niet hoe ze die moeten gebruiken. Het heeft geen nut om in deze modellen te investeren als ze niet gebruikt worden.

Is er al een oplossing? Indien niet, wanneer kunnen we die verwachten?

In uw antwoord op mijn interpellatie van 17 juli 2017 beloofde u dat de MIVB tegen eind 2017 het project Accessitram zou uitwerken om naar analogie met de bussen de trams toegankelijker te maken. Is dat project klaar? Wat is de stand van zaken?

Er werd ook gewerkt aan een MIVB-app om assistentie aan te vragen met de smartphone. Wanneer zal die app klaar zijn?

De kennis van mensen zoals de heer De Velder over de toegankelijkheid van onze stad is goud waard, zowel voor het beleid als voor andere mensen met een beperkte mobiliteit. Op dit moment wordt die kennis niet gedeeld. Kan daar geen oplossing voor gevonden worden, bijvoorbeeld met een app of op een blog? Kan die

rétractables des bus. Comment comptez-vous améliorer leur formation ?

L'an dernier, Bruxelles Mobilité et la STIB ont réalisé une étude sur les possibilités d'améliorer l'accessibilité. Quelles mesures ont-elles été prises entre-temps ?

Par ailleurs, l'accessibilité des transports en commun relève de la compétence partagée de Bruxelles Mobilité et de la STIB. D'après l'article, la STIB rejette la faute à Bruxelles Mobilité, responsable des quais et des abords des stations. Comment améliorer leur collaboration mutuelle ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le projet Accessitram a été lancé pour remédier à l'incompatibilité des rampes avec les infrastructures du réseau. Il avance, mais le principal défi consiste à trouver une solution simple et efficace pour rendre les trams de type T3000 et T4000 compatibles avec le réseau. Des tests internes sont actuellement réalisés par la STIB. Les tests opérationnels ultérieurs impliqueront tout le monde.*

La procédure de réservation est en cours d'amélioration sur le site web ; l'appli sera ensuite adaptée. Le site est accessible à partir d'un smartphone. Cette opération va bon train et devrait être achevée dans le courant de 2018.

Ces connaissances sont heureusement partagées.

informatie geïntegreerd worden in Fix My Street? Dan zouden gebruikers op Fix My Street plekken kunnen aanduiden die in theorie toegankelijk zijn, maar in de praktijk niet.

De minibusjes van de MIVB waarop personen met een beperkte mobiliteit een beroep kunnen doen, moeten minstens een dag op voorhand gereserveerd worden. Kan die termijn niet korter?

Uit het verhaal van de heer De Velder blijkt dat sommige MIVB-chauffeurs de uitschuifbare rolstoelhellingen in bussen niet kunnen gebruiken. Hoe wilt u de opleiding van die bestuurders verbeteren?

Vorig jaar voerden Brussel Mobiliteit en de MIVB een studie uit om na te gaan hoe de toegankelijkheid beter kan. Dat zou aanleiding hebben moeten geven tot meerdere maatregelen. Welke acties zijn ondertussen ondernomen?

Een ander probleem is dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer een gedeelde bevoegdheid is van Brussel Mobiliteit en de MIVB. Uit het artikel bleek dat de MIVB de hete aardappel doorschuift naar Brussel Mobiliteit, dat verantwoordelijk is voor de perrons en de omgeving van de stations. De samenwerking blijkt niet zo vlot te verlopen. Hoe wilt u ze verbeteren?

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

De heer Pascal Smet, minister.- De hellingen zijn niet compatibel met de infrastructuur van het net. Daarom werd het project Accessitram opgestart. Dat verloopt naar wens. Een eerste uitdaging is het vinden van een simpele en efficiënte oplossing om de trams van het type T3000 en T4000 compatibel te maken met het tram- en busnet. Er worden momenteel interne testen uitgevoerd bij de MIVB. Zodra de operationele tests van start gaan, zal uiteraard iedereen daarbij betrokken worden.

De verbetering van reservaties wordt doorgevoerd op de website, voordat de app wordt aangepast. De website is toegankelijk met een smartphone. Er wordt volop aan gewerkt. De verbeteringen moeten in de loop van 2018 gebeuren.

De kennis wordt gelukkig wel gedeeld. Er werd

Une sous-commission "Personnes à mobilité réduite" a été créée au sein de la Commission régionale de la mobilité. Elle se réunit plusieurs fois par trimestre. Toutes les associations et Bruxelles Mobilité y sont représentées.

Il a été décidé de traiter les problèmes liés à l'espace public de manière systématique et par différents moyens. La STIB et les associations ont quasiment bouclé un plan stratégique.

Bruxelles Mobilité, les diverses associations et la STIB sont également représentées dans le groupe de travail qui se réunit à mon cabinet et suit les actions.

Le service de transport public collectif TaxiBus demande un minimum d'organisation. Il n'est pas évident de raccourcir le délai de réservation.

En janvier 2018, les chauffeurs ont suivi une nouvelle formation axée sur l'amélioration et la simplification de la procédure, mais plus les clients utiliseront la rampe, mieux les chauffeurs pourront s'en servir.

L'étude s'inscrit dans la poursuite des initiatives en matière d'accessibilité. Le nouveau contrat de gestion en tiendra compte. Après avis de Technum-Ascaudit, un coordinateur a été désigné à Bruxelles Mobilité. Sa fonction est comparable à celle du manager du programme Avanti. Une nouvelle réunion est prévue prochainement avec les associations.

een specifieke subcommissie opgericht binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie namelijk een commissie voor personen met een beperkte mobiliteit. Die vergadert meermaals per kwartaal. Alle verenigingen, waaronder het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) en Brussel Mobiliteit, zijn er vertegenwoordigd.

Er werd beslist om de problemen in de openbare ruimte systematisch en met verscheidene middelen aan te pakken. Dat resulteerde in een strategisch plan van de MIVB en de verenigingen. Het is zo goed als afgerond.

Ik verwijst naar de taskforce die vergadert in mijn kabinet en die de acties opvolgt. Daarin zijn Brussel Mobiliteit, de betrokken verenigingen en de MIVB vertegenwoordigd. Af en toe neem ik ook deel aan het overleg.

De dienst TaxiBus biedt geen privévervoer aan. Het is een dienst van collectief vervoer die een minimum aan organisatie vereist. Het is niet altijd mogelijk om de reserveringstijd te verkorten.

De chauffeurs kregen in januari 2018 een nieuwe opleiding met het oog op een betere en simpelere procedure, maar ook het gebruik van de helling door klanten speelt een rol. Hoe meer die wordt gebruikt, hoe vlotter de chauffeurs ermee leren omgaan. Dat is een beetje het verhaal van de kip en het ei.

De studie kadert in de voortzetting van de initiatieven op het gebied van toegankelijkheid. We willen daar rekening mee houden in het nieuwe beheerscontract. Na de adviesopdracht van Technum-Ascaudit werd een personeelslid aangesteld bij Brussel Mobiliteit om alles te coördineren. Zijn functie is vergelijkbaar met die van de manager van het Avantiprogramma. Binnenkort is er een nieuwe vergadering met de verenigingen gepland.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Quand pouvons-nous attendre les résultats des tests du programme Accessitram ?*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U zegt dat het programma Accessitram momenteel getest wordt. Wanneer mogen we de resultaten verwachten?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Le plus vite possible, mais la solution n'est pas facile à trouver.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Hélas, les lignes soi-disant "accessibles" ne le sont pas toujours réellement. Ne créons pas de fausses attentes. Pour que les chauffeurs de bus utilisent plus souvent les rampes rétractables, ne peuvent-ils les déployer pour les personnes munies d'une poussette ? Ce n'est pas toujours facile pour elles non plus de prendre le bus. Et en ville, elles sont beaucoup plus nombreuses que les voyageurs en fauteuil roulant. À New York, il est possible d'embarquer en chaise roulante à chaque arrêt de bus. Les autres passagers ont l'habitude.*

- *L'incident est clos.*

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

De heer Pascal Smet, minister.- Hopelijk zo snel mogelijk. Enkele weken geleden heb ik met een persoon in een rolstoel de tram genomen en een station bezocht. We wilden de problemen vaststellen. We werken eraan, maar het is niet zo gemakkelijk om een oplossing te vinden.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Pijnlijk is wel dat de zogenaamde 'toegankelijke' lijnen in de praktijk niet altijd toegankelijk zijn. We mogen geen valse verwachtingen creëren. Als de buschauffeurs de uitschuifbare hellingen vaker willen gebruiken, kunnen ze dat dan ook niet doen voor mensen die een kinderwagen bij zich hebben? Zij hebben het ook vaak moeilijk wanneer ze de bus willen nemen. In de stad zijn er veel meer mensen met een kinderwagen dan rolstoelgebruikers. Het regelmatige gebruik van het systeem zou zowel voor de chauffeurs als voor de andere gebruikers een goede zaak zijn. Enkele jaren geleden was ik in New York, waar het aan elke bushalte mogelijk is om in te stappen met een rolstoel. De andere passagiers zijn er ook op ingesteld. Daar moeten we naar streven.

- *Het incident is gesloten.*