PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Commission de l'Infrastructure,

chargée des Travaux publics et de la Mobilité

Commissie voor de Infrastructuur,

belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit

RÉUNION DU

LUNDI 14 MAI 2018

VERGADERING VAN

MAANDAG 14 MEI 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 criv@parlement.brussels

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

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op www.parlement.brussels

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES 12

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 12

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".

Question orale de M. Bruno De Lille 12

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 du projet ‘Ping if you care'".

Question orale de M. Jef Van Damme 18

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'augmentation du nombre de tués sur les routes".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 22

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN 12

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 12

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

betreffende "de resultaten van de mobiele radars".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 12

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

betreffende "de resultaten van het project ‘Ping if you care'".

Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme 18

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

betreffende "het stijgend aantal verkeersdoden".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 22

aan mevrouw Bianca Debaets,

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,		staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "l'inopérabilité des radars tronçons pour les motos".		betreffende "de ondoeltreffendheid van de trajectcontroles voor de motoren".	
Question orale de M. Jef Van Damme	23	Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme	23
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,		aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "l'utilisation de caméras à reconnaissance automatique de plaques minéralogiques (ANPR) en vue d'assurer le respect de l'obligation de contrôle technique des véhicules".		betreffende "de inzet van camera's met automatische nummerplaatherkenning (ANPR) voor de handhaving van de keuringsplicht voor voertuigen".	
Question orale de M. Bruno De Lille	27	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	27
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,		aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "le contrôle du respect des limitations de vitesse par les différentes zones de police de la Région".		betreffende "de handhaving van de snelheidsbeperkingen door de verschillende politiezones in het gewest".	
Question orale de M. Bruno De Lille	31	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	31
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,		aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	

concernant "le nombre de langues d'interprétation lors des examens de conduite et sa limitation au français, à l'anglais et à l'allemand".

Question orale de M. Pierre Kompany 34

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'automatisation du métro".

INTERPELLATIONS 37

Interpellation de Mme Cieltje Van Achter 37

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 des plans d'action communaux de stationnement dans le cadre du Plan régional de politique du stationnement (PRPS)".

Discussion – Orateurs : 39

M. Paul Delva (CD&V)

M. Pascal Smet, ministre

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Interpellation de Mme Cieltje Van Achter 46

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

concernant "la liste des points noirs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale".

Discussion – Orateurs : 48

M. Pascal Smet, ministre

betreffende "de beperking van het aantal talen voor tolken bij rijexamens tot enkel Frans, Engels en Duits".

Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 34

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

betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de automatisering van de metro".

INTERPELLATIES 37

Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter 37

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

betreffende "de stand van zaken omtrent de gemeentelijke parkeeractieplannen in het kader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)".

Bespreking – Sprekers: 39

De heer Paul Delva (CD&V)

De heer Pascal Smet, minister

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter 46

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

betreffende "de lijst van zwarte verkeerspunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers: 48

De heer Pascal Smet, minister

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

QUESTIONS ORALES 52

Question orale de M. Paul Delva 52

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

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

Question orale de M. Paul Delva 56

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

concernant "l'obligation de signaler la suppression d'emplacements de parcage à l'Agence du stationnement".

Question orale de M. Paul Delva 59

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

concernant "la création de points Mobilité à Bruxelles".

Question orale de M. Paul Delva 61

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

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

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 64

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

concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

MONDELINGE VRAGEN 52

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 52

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

betreffende "de evaluatie van autodelen via free floating".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 56

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

betreffende "het verplicht melden van het schrappen van parkeerplaatsen aan het Parkeeragentschap".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 59

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

betreffende "de oprichting van Mobipunten in Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 61

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

betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 64

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

betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar bijkomende assen".

Question orale de M. Michaël Vossaert	65	Mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert	65
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'installation de potelets sur la chaussée de Gand".		betreffende "de plaatsing van paaltjes aan de Gentsesteenweg".	
Question orale de M. Bruno De Lille	68	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	68
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 convention-cadre concernant le développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langsheen treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	72	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	72
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".		betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".	
Question orale de M. Paul Delva	75	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	75
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 poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes sociétés de transports en commun".		betreffende "de verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".	
Question orale de M. Paul Delva	78	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	78
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les pistes cyclables sur la Petite ceinture".		betreffende "de fietspaden op de Kleine Ring".	

Question orale de Mme Céline Delforge	81	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	81
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 fraude aux pierres bleues et les éventuels cas concernant des chantiers de la Région bruxelloise".		betreffende "de fraude met blauwe steen en de eventuele gevallen op bouwplaatsen in het Brussels Gewest".	
Question orale de Mme Céline Delforge	84	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	84
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les intoxications au CO et les odeurs de mazout relevées dans certains bus de la STIB".		betreffende "de CO-vergiftigingen en de geur van stookolie in sommige bussen van de MIVB".	
INTERPELLATION	86	INTERPELLATIE	86
Interpellation de M. Jamal Ikazban	86	Interpellatie van de heer Jamal Ikazban	86
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 "la méthodologie d'élaboration du Plan taxis à la suite de la manifestation du 27 mars 2018 et de l'évolution de la jurisprudence en matière de droit du travail et de l'économie de plateformes".		betreffende "de methode voor de opstelling van het Taxiplan na de betoging van 27 maart 2018 en de evolutie van de rechtspraak inzake arbeidsrecht en de platformeneconomie".	
Discussion – Orateurs :	92	Bespreking – Sprekers:	92
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Pierre Kompany (cdH)		De heer Pierre Kompany (cdH)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
QUESTIONS ORALES	99	MONDELINGE VRAGEN	99
Question orale de M. Pierre Kompany	99	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	99
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 "la gratuité des transports en commun bruxellois pour les scouts".

Question orale de M. Paul Delva 102

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

concernant "les agressions à l'encontre du personnel de la STIB".

Question orale de M. Bruno De Lille 105

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

concernant "le remplacement de stations Villo ! fermées provisoirement par des stations mobiles".

Question orale de M. Bruno De Lille 107

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

concernant "les dix améliorations rapides pour les cyclistes issues du projet 'My Bikeworld'".

Question orale de M. Bruno De Lille 109

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

concernant "la reprise des travaux du RER".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 113

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "gratis Brussels openbaar vervoer voor de scouts".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 102

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

betreffende "de agressie tegen MIVB-personeel".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 105

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

betreffende "de vervanging van tijdelijk gesloten Villo!-stations door mobiele stations".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 107

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

betreffende "de 10 quick wins voor fietsers uit het My Bikeworld-project".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 109

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

betreffende "de heropstart van de spoorwerken aan het GEN".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 113

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 113

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

concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 114

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

et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael 114

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 Bizet à Anderlecht".

INTERPELLATION 114

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 projet de nouveau système de

met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de verouderde staat van sommige gelede bussen".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 113

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

betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 114

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

en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de maatregelen voor de behandeling van de lucht in de tunnels".

Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael 114

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

betreffende "de overstapparking Bizet in Anderlecht".

INTERPELLATIE 114

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 "het plan voor een nieuw

détection de fraude à la STIB et le dysfonctionnement actuel de certains mécanismes de contrôle".

QUESTIONS ORALES 115

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 115

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

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2017".

Question orale de M. Benoît Cerexhe 115

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

concernant "la sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB".

Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter, 116

concernant "les voitures qui s'engagent et restent coincées dans des stations de (pré)métro".

fraudedetectiesysteem bij de MIVB en de huidige gebrekkige werking van bepaalde controlemechanismen".

MONDELINGE VRAGEN 115

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 115

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

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de reizigers van de MIVB voor 2017".

Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe 115

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

betreffende "de beveiliging van de toegangstrechters van het ondergrondse net van de MIVB".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter, 116

betreffende "de vastrijdende auto's in (pre)metrostations".

Présidence : M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président.
Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, tweede ondervoorzitter.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

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 "les résultats du projet 'Ping if you care'".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de resultaten van de mobiele radars".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken, en in een schriftelijke vraag omgezet.

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, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de resultaten van het project 'Ping if you care'".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Un budget de 123.5000 euros a été dégagé en 2017 pour le nouveau programme 'Ping if you care', destiné à mieux cartographier la sécurité routière des cyclistes, à côté de l'étude bien connue de 2015 sur les zones les plus accidentogènes et l'application Fix My Street.*

Les cyclistes ne se sentent pas en sécurité dans le trafic bruxellois, en raison du manque d'infrastructure et de la mauvaise qualité de celle-ci. Une récente étude de la VUB et du bureau Kwin sur le profil des cyclistes bruxellois confirme ce constat.

Vous aviez indiqué en juin 2017 que les données de 'Ping if you care' seraient disponibles en temps réel à l'automne en open data, dans des formats permettant à tout le monde de les utiliser, par exemple pour développer des applications, à condition qu'il y ait suffisamment de données disponibles. Fin mai, une liste d'attente pour de nouveaux utilisateurs a été annoncée. Il y a donc assurément suffisamment de données disponibles.

Pratiquement, nous n'avons reçu via Facebook que quelques photos de cartes, ainsi qu'un bulletin d'information sur le projet, mais aucunes données ouvertes en temps réel.

En réponse à une question de M. Van Damme, vous avez annoncé en février que les résultats du projet seraient disponibles en mars. Lorsque j'ai introduit ma question dans la deuxième quinzaine d'avril, ils se faisaient toujours attendre. Ils nous sont finalement parvenus la semaine dernière.

Depuis janvier, plus rien n'a été publié sur la page Facebook du projet, à l'exception de quelques messages de Bike for Brussels. Quel est le lien entre ces deux projets et/ou les organisations qui les pilotent ?

Le projet, dont vous aviez annoncé au départ qu'il se déroulerait jusqu'en septembre 2017, a finalement été reporté jusqu'à aujourd'hui. Pour quelles raisons a-t-il été retardé ou élargi ?

Les résultats, chiffres et cartes ont été publiés la semaine dernière. Où et comment étaient-ils disponibles en temps réel pendant le déroulement

De heer Bruno De Lille (Groen).- In 2017 werd 123.500 euro vrijgemaakt om 'Ping if you care' op te zetten. Dat nieuwe programma brengt de verkeersveiligheid voor fietsers nog beter in kaart, naast de bekende studie uit 2015 over de meest ongevalsgevoelige zones in Brussel en de app Fix My Street.

Het Brusselse verkeer is heel onveilig voor fietsers. Dat heeft enerzijds te maken met een gebrek aan infrastructuur en anderzijds met de kwaliteit van de infrastructuur. Een recente profileringsstudie van de Vrije Universiteit Brussel (VUB) en het adviesbureau Kwin over wie al dan niet fietst in Brussel, bevestigde dat.

In juni 2017 zei u dat de gegevens van 'Ping if you care' in het najaar van 2017 in real time en via open standaarden beschikbaar zouden zijn. Iedereen zou dan de data onmiddellijk kunnen gebruiken om bijvoorbeeld apps te ontwikkelen, op voorwaarde dat er voldoende gegevens beschikbaar zijn. Eind mei werd aangekondigd dat er een wachtlijst voor nieuwe gebruikers kwam. Er zijn dus zeker voldoende gegevens beschikbaar.

In de praktijk kregen we via Facebook alleen maar enkele foto's van kaartjes te zien en de nieuwsbrief van het project, maar in real time en open waren de gegevens op het eerste gezicht niet.

Als antwoord op een vraag van de heer Van Damme, hebt u in deze commissie in februari aangekondigd dat de resultaten van het Pingproject er in maart zouden zijn. Toen ik mijn vraag indiende in de tweede helft van april, wachtten we nog altijd op de resultaten. Die hebben we vorige week wel gekregen.

Op de Facebookpagina van het project werd er de voorbije weken niets meer geplaatst. Sinds januari deelde de pagina enkel nog posts van Bike for Brussels. De website pingifyoucare.brussels werd zelfs offline gehaald. Wat is het verband tussen Ping if you care en Bike for Brussels? Hoe zijn die projecten en/of de uitvoerende organisaties met elkaar verbonden?

U had aanvankelijk gezegd dat het project tot september 2017 zou lopen. Uiteindelijk werd het tot nu uitgesteld. Wat was de reden voor die

du projet ? Si ce n'était pas le cas, pourquoi ?

Pourquoi la publication des résultats a-t-elle pris du retard ?

Quelles applications pourraient-elles être développées à partir de ces données ?

Quelles actions allez-vous entreprendre à la suite de ce projet ? Comment la sécurité des cyclistes sera-t-elle améliorée en temps réel ?

Le bruit courait que le projet concernerait un millier de participants et qu'il y avait même des listes d'attente. Nous avons appris entre-temps qu'il n'y aurait eu que 400 candidats. Comment expliquez-vous cette différence ?

vertraging of uitbreiding?

Ondertussen weten we dat de resultaten, cijfers en kaarten vorige week gepubliceerd werden. Hoe waren die in real time beschikbaar? Waar en hoe konden burgers die gegevens tijdens het project terugvinden? Als ze dat niet konden, waarom niet?

Waarom heeft het openbaar maken van de resultaten vertraging opgelopen?

Welke apps zouden met die data ontwikkeld kunnen worden?

Welke acties zult u ondernemen na dit project? Wat zult u doen met de resultaten? Hoe wordt de verkeersveiligheid voor fietsers in real time verbeterd?

Het gerucht deed de ronde dat het project zou ingevoerd worden voor duizend mensen. Er waren zelfs wachtlijsten. We dachten dus dat er te veel kandidaten waren. Ondertussen heb ik gehoord dat het helemaal niet ging om duizend, maar slechts om vierhonderd mensen. Kunt u daar wat meer uitleg over geven?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- 'Ping if you care' est une campagne de sensibilisation et d'enquête participative destinée à améliorer la sécurité des cyclistes à Bruxelles et à cartographier les zones problématiques.*

Il convient de souligner l'aspect participatif de la campagne, qui a été lancée grâce à une collaboration avec les associations de cyclistes et Bruxelles Mobilité.

La campagne est à présent clôturée et n'a connu aucun retard. Elle comportait deux phases, dont la première s'est achevée l'an dernier et la seconde a débuté en octobre 2017. Les participants ont donc pu 'pinguer' d'octobre 2017 à fin janvier 2018.

L'objectif de la seconde phase était d'identifier les profils manquants dans la première phase et de rechercher des personnes y correspondant. Ces profils n'étaient pas très nombreux, bien que les

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- 'Ping if you care' is een participatieve onderzoeks- en bewustmakingscampagne om de verkeersveiligheid voor fietsers in Brussel te verbeteren en om in kaart te brengen waar het volgens fietsers zelf moeilijker is om te fietsen.

Ik beklemtoon graag het participatieve aspect van de campagne. Ze kwam immers tot stand door samenwerking met de fietsverenigingen, zoals Bike for Brussels, CyCLO, Pro Velo, GRACQ en de Fietsersbond, en Brussel Mobiliteit.

Ondertussen werd de campagne volledig afgerond. Welke timing werd gevolgd? Tot 31 januari 2018 konden mensen gebruikmaken van een 'pinger'. Het klopt niet dat het project vertraging heeft opgelopen. Het bestond immers uit twee verschillende fases. Vorig jaar werd de eerste fase afgerond. In oktober 2017 ging de tweede van start. Mensen konden dus 'pingen' van oktober 2017 tot

femmes soient sous-représentées. L'objectif était donc avant tout d'analyser les données de la première phase et de veiller à ce que des cyclistes de tous âges et de toutes les communes soient pris en considération.

Pour atteindre la catégorie des jeunes de moins de 25 ans, également sous-représentés, une collaboration a été mise en place avec les écoles secondaires.

Les résultats sont à présent disponibles. Le rapport final comporte plus de 60 pages, d'où je dégagerai quelques chiffres frappants.

Plus d'un millier de cyclistes se sont inscrits en ligne pour participer au projet et ont envoyé 40.000 pings ou signalements. Quelque 88% des participants - 34% de femmes et 66% d'hommes - résident en Région bruxelloise et 63% d'entre eux ont entre 29 et 43 ans.

Il y a plusieurs explications possibles au fait que le nombre initial de participants, soit plus d'un millier, se soit finalement réduit à 450. Certaines personnes se sont enregistrées, ont retiré leur 'pinger' mais ne l'ont finalement pas utilisé. D'autres ont déménagé ou changé d'emploi. Pour d'autres encore, nous n'avons pas d'explication.

L'échantillon était cependant suffisamment représentatif pour tirer une série de conclusions. Ainsi, 51% des participants ont pointé comme principaux problèmes l'aménagement de la voirie et l'infrastructure cyclable.

Les signalements portaient entre autres sur le manque de lisibilité de certains carrefours et sur la qualité du revêtement. Des défectuosités de ce genre sont déjà résolues via Fix My Street.

Une moitié des signalements concernait l'infrastructure et l'aménagement, et l'autre moitié des conflits entre usagers de la route et un manque de respect et de courtoisie. Ceux-ci sont ressentis comme étant tout aussi dangereux et dérangeants que les défauts d'infrastructure.

Les 'pings' relatifs à un revêtement dégradé figurent, en principe, dans l'open data et sur le site web de Fix My Street.

eind januari 2018.

In de tweede fase was het de bedoeling om na te gaan of er in de eerste fase profielen ontbraken en vervolgens op zoek te gaan naar personen uit de ontbrekende doelgroepen. Er bleken uiteindelijk niet zo veel profielen te ontbreken, ook al waren vrouwen ondervertegenwoordigd. Het was dus vooral de bedoeling om de gegevens van de eerste fase te analyseren en te kijken of er fietsers van alle leeftijden en uit alle gemeenten aan bod kwamen en niet alleen uit de Vijfhoek.

Ook jongeren onder de 25 jaar waren ondervertegenwoordigd. Er werden onder meer samen met de middelbare scholen inspanningen gedaan om die groep te bereiken.

De resultaten zijn ondertussen beschikbaar. Het eindrapport telt meer dan zestig pagina's, waaruit ik u een aantal opmerkelijke cijfers zal geven.

Meer dan duizend fietsers registreerden zich online voor het project. Ze verstuurden samen een kleine 40.000 pings of meldingen. Van alle deelnemers woont 88% in het Brussels Gewest: 34% van hen is een vrouw, 66% een man. Daarnaast is 63% tussen 29 en 43 jaar oud.

Er hadden zich meer dan duizend deelnemers aangemeld, van wie er uiteindelijk ongeveer 450 aan het project deelnamen. De organisatie ziet meerdere redenen waarom de rest afhaakte. Zo heeft een aantal mensen zich geregistreerd en een 'pinger' afgehaald, maar zijn ze er uiteindelijk niet aan begonnen of zijn ze er binnen de week mee gestopt. Een aantal kandidaat-deelnemers is verhuisd of van werk veranderd. Van anderen weten we niet waarom ze niet deelnamen.

Dat neemt niet weg dat het staal voldoende representatief was om een aantal conclusies te trekken. Zo zegt 51% van de deelnemers dat vooral de aanleg van de weg en de fietsinfrastructuur een probleem vormen. Dat heeft te maken met slechte of onbestaande fietspaden of met obstakels op de weg. Wanneer een afgedankte sofa op het fietspad staat, vormt die een obstakel, dat als gevaarlijk wordt gemeld.

Onder de meldingen waren klachten over onduidelijke kruispunten en de kwaliteit van het

Tous les signalements relatifs à l'infrastructure sont transmis au cabinet du ministre Smet et doivent également se retrouver dans l'open data.

Une série de mesures vont évidemment de pair avec ces constats. La première porte sur l'infrastructure et la seconde sur la nouvelle formation à la conduite. Les futurs conducteurs passeront un test de perception des risques, afin d'évaluer leur degré de vigilance aux autres usagers actifs de la route, comme les cyclistes et les piétons.

Une troisième mesure est une nouvelle campagne, dont le leitmotiv est la courtoisie et le respect sur la route. Une quatrième concerne les États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.

Enfin, le budget de trois millions d'euros octroyé aux zones de police servira à renforcer les contrôles. Les communes peuvent solliciter des subsides sur une base annuelle pour aménager des zones 30 et sécuriser les abords des écoles. Les gros travaux d'infrastructure, qui nécessitent des permis importants, relèvent de la compétence du ministre Smet.

wegdek, zoals putten in de weg. Dit soort euvelen wordt al opgelost via Fix My Street.

Het was opvallend dat de helft van de meldingen over infrastructuur en aanleg ging. De andere helft betrof conflicten tussen weggebruikers en een gebrek aan respect en hoffelijkheid. Dat wordt als even gevaarlijk en storend ervaren als mankementen aan de infrastructuur. Het gaat dan over de manier waarop andere weggebruikers fietsers bejegenen, zoals een portier openen zonder te kijken of er een fietser nadert, of een bestelwagen op het fietspad parkeren.

De 'pings' over schade, zoals putten in de weg of zwerfvuil dat een obstakel vormt, zijn terug te vinden in de open data van Fix My Street. In principe zouden die op de website moeten staan. Laat het ons weten als dat niet het geval is.

Alle meldingen over de infrastructuur zelf, zoals een gevaarlijk kruispunt of een fietspad dat plots stopt of ontbreekt, zijn doorgegeven aan het kabinet van minister Smet. Ook die moeten terug te vinden zijn in de open data.

Het is evident dat daar een aantal maatregelen aan worden gekoppeld. Een eerste maatregel betreft de infrastructuur en een tweede de nieuwe rijopleiding. In de risicoperceptietest krijgen toekomstige bestuurders simulatiebeelden van verkeerssituaties in een grootstedelijke, Brusselse omgeving te zien. Daarbij zal er getoetst worden of ze alert genoeg zijn op de weg, ook voor actieve weggebruikers als fietsers en wandelaars. Er wordt nagegaan in welke mate ze potentiële gevaren kunnen inschatten.

Een derde maatregel is een nieuwe campagne, met als rode draad hoffelijkheid en respect op de weg. Een vierde maatregel betreft de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die wordt gepland.

Tot slot zullen de middelen voor de politiezones, namelijk 3 miljoen euro, meer ingezet worden voor de handhaving. Het is heel belangrijk dat het aantal controles omhoog gaat. Daar is iedereen het over eens. Snelheidsduivels en dronken bestuurders moeten eruit. Gemeenten kunnen jaarlijks subsidies aanvragen om onder andere zones 30 in te richten en schoolomgevingen verkeersveiliger te maken. Het gaat dus niet over de grote

infrastructuurwerken, waarvoor zware vergunningen nodig zijn, want die vallen onder de bevoegdheid van minister Smet.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Vous avez peut-être trop peu communiqué, durant le projet, sur l'état d'avancement de celui-ci. Certaines personnes, dont je fais partie, ont eu le sentiment qu'il était parti en fumée après son lancement.*

Les résultats ne sont guère surprenants et sont conformes aux attentes. Nous espérons que le projet ne subira pas le même sort que les points noirs, qui sont identifiés depuis 2015 mais qui ne sont toujours pas résolus.

Les conflits entre usagers surgissent souvent à cause d'un mauvais aménagement de la voirie, qui oblige les uns et les autres à partager un espace trop restreint.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Misschien hebt u tijdens het project te weinig gecommuniceerd over de stand van zaken en de redenen ervan. Samen met andere mensen had ik de indruk dat het project na de start in rook was opgegaan.

Aan de andere kant vallen de resultaten niet echt vreemd te noemen. Ze liggen in het verlengde van de verwachtingen. Het is interessant om te weten op welke plaatsen er ingrepen moeten gebeuren, want er zijn heel veel klachten over de infrastructuur. We hopen dat het project niet hetzelfde verloop kent als van de zwarte punten, die we sinds 2015 kennen en die nog altijd niet zijn weggewerkt.

De helft van de cijfers slaat op conflicten tussen weggebruikers onderling, maar ik zou dat enigszins willen nuanceren, want conflicten ontstaan soms door de manier waarop de weg is aangelegd. Fietsers ergeren zich aan open gegooide autodeuren, maar als het fietspad breed genoeg is of ver genoeg van de geparkeerde auto's ligt, hoeven ze zich niet te ergeren, want dan is er geen gevaar.

Soms is er een verband tussen de wegaanleg en de ergernis. In de Wetstraat ergeren fietsers zich aan onoplettende voetgangers, maar dat komt omdat te veel fietsers en te veel voetgangers een te smalle ruimte moeten delen.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Sans entrer dans le débat, je tiens toutefois à indiquer que 38% des signalements concernent un véhicule stationné sur la piste cyclable.*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik wil er geen debat van maken, maar ik wil toch een cijfer citeren: "voertuig geparkeerd op het fietspad: 38%".

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Les cyclistes sont effectivement exaspérés par ce type de comportement, mais ce n'est pas qu'une question de campagnes de courtoisie. L'infrastructure reste la base.*

Le contrôle est effectivement important. Grâce à

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het klopt dat fietsers zich daaraan ergeren, maar we mogen niet denken dat het alleen een kwestie is van meer hoffelijkheidscampagnes. De infrastructuur blijft nog altijd de basis.

En dan is er de handhaving natuurlijk. Daar hebt u

l'intervention particulièrement active de la brigade cycliste de la Ville de Bruxelles, par exemple, le nombre de voitures garées sur le boulevard Adolphe Max et le boulevard Émile Jacqmain a sensiblement diminué.

- 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,

concernant "l'augmentation du nombre de tués sur les routes".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Comme le confirme le baromètre de la sécurité routière de Vias Institute, 2017 a été une mauvaise année à Bruxelles. Le nombre de tués sur les routes est passé de neuf en 2016 à quinze en 2017 et le nombre de victimes décédées dans les trente jours après l'accident est passé de onze à vingt.*

Ces chiffres marquent une rupture par rapport à la diminution des dernières années et à la diminution en Flandre et en Wallonie.

Vous les avez déjà confirmés et cité les chiffres du Parquet lors d'une réunion de commission. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

Par contre, le nombre de blessés a légèrement baissé, mais il a augmenté chez les cyclistes, les motards et les cyclomotoristes.

D'après des études, l'insécurité sur les routes et les accidents de la route sont surtout dus au

een punt. We komen daar straks nog op terug. Ik zie bijvoorbeeld dat de stad Brussel een bijzonder actieve fietsbrigade heeft. Op de Adolphe Maxlaan en de Emile Jacqmainlaan wordt nog steeds geparkeerd, maar veel minder dan enkele jaren geleden, omdat de fietsbrigade constant ingrijpt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het stijgend aantal verkeersdoden".

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De voorbije maanden vielen er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een aantal doden bij ongevallen die werden veroorzaakt door flagrant antisociaal rijgedrag. Jammer genoeg valt er bijna wekelijks een nieuw slachtoffer te betreuren.

Onlangs publiceerde Vias Institute zijn verkeersveiligheidsbarometer. Die lijkt te bevestigen wat velen al aanvoelden en waar ik u eerder in een schriftelijke vraag al op wees: 2017 was geen goed jaar voor de verkeersveiligheid in Brussel. Volgens Vias Institute is het aantal verkeersdoden op één jaar tijd van negen naar vijftien gestegen. Als we daar ook nog de slachtoffers bij tellen die binnen de dertig dagen na het ongeval overlijden, dan komen we voor 2016 uit op elf slachtoffers en voor 2017 op twintig slachtoffers. Dat is nagenoeg een verdubbeling.

Daarin zien we een trendbreuk tegenover de daling van de voorbije jaren en tegenover de daling in

comportement des automobilistes. Et celui-ci laisse clairement à désirer à Bruxelles.

En janvier, vous avez dit à ce propos que de nombreux conducteurs semblaient confondre Bruxelles et Francorchamps, et que vous alliez effectuer des contrôles et dresser des contraventions jusqu'à ce qu'ils comprennent la différence. À l'époque, vous affirmiez cependant encore que le nombre de victimes de la route diminuait, ce qu'infirment les derniers chiffres de Vias Institute.

Que pensez-vous de l'augmentation du nombre de tués sur la route ? Estimez-vous qu'elle soit exceptionnelle ? Disposez-vous déjà de chiffres pour cette année ? Quelles conclusions en tirez-vous ? Je suppose que vous estimez comme moi qu'il faut davantage de contrôles et que le risque d'être attrapé doit être augmenté.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les États généraux de la sécurité routière que vous vouliez convoquer à Bruxelles ?

Vlaanderen en Wallonië.

U bevestigde die cijfers al eerder tijdens een commissievergadering. U citeerde toen de cijfers van het parket. Kunt u daar wat meer over vertellen?

Daarnaast daalde het aantal letselongevallen globaal met 1%, maar dat geldt jammer genoeg niet voor alle groepen weggebruikers. Bij de fietsers, de motorrijders en de bromfietsers nam het aantal letselongevallen net toe.

Uit onderzoeken blijkt dat vooral het gedrag in het verkeer leidt tot verkeersonveiligheid en verkeersongevallen. Met het gedrag is er in Brussel duidelijk een probleem. Ik voel en merk dat zelf ook bijna elke dag als fietser. Ik ben een zeer geoefende en assertieve fietser, maar zelfs dan voel je dat overdreven snelheid en agressief rijgedrag dagelijkse kost zijn.

In januari zei u daarover zelf in de pers dat heel wat bestuurders denken dat Brussel Francorchamps is en u zou controleren en beboeten tot het doordringt. Maar u had het toen nog over een verschil in perceptie en realiteit, want u stelde toen nog dat het aantal verkeersslachtoffers daalde. Uit de jongste cijfers van Vias Institute blijkt dat niet te kloppen.

Hoe beoordeelt u de stijging van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers? Is dat volgens u een uitzondering of gaat het hier toch om een trendbreuk? Hebt u al cijfers van dit jaar? Welke conclusies trekt u daaruit? Ik neem aan dat u het met me eens bent dat er meer controles moeten komen en dat de pakkans omhoog moet.

U zou ook een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in Brussel bijeenroepen. Kunt u daar wat meer over zeggen?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Il est exact que d'après le baromètre de la sécurité routière de Vias Institute, le nombre de tués sur la route a augmenté en 2017. Chaque victime de la route est une victime de trop. Lorsque j'ai dit que le nombre de victimes avait diminué, je*

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het klopt dat het aantal verkeersslachtoffers in 2017 is toegenomen met zes overlijdens. Ook ik ben uiteraard van mening dat elk verkeersslachtoffer er een te veel is. Toen ik zei dat het aantal slachtoffers gedaald was, bekeek ik de cijfers

considérais les chiffres sur une période plus longue. L'année 2017 n'a pas été bonne en matière de sécurité routière, mais sur une période de dix à quinze ans, le nombre de tués sur la route a diminué, et heureusement.

Il convient d'examiner ces chiffres dans un contexte plus large. L'année dernière, on a déploré quinze tués sur la route à Bruxelles et 222 en Flandre. Les chiffres divergent donc fortement.

echter over een langere periode. Iedereen is het erover eens dat 2017 geen goed jaar was voor de verkeersveiligheid. Als we de ontwikkelingen bekijken over een periode van tien tot vijftien jaar, dan is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers wel degelijk afgenomen, en gelukkig maar.

We moeten het volgens mij ook in een bredere context bekijken. Daarom vermeld ik nogmaals de cijfers voor Vlaanderen en Brussel. Vorig jaar vielen er in Brussel 15 verkeersdoden en 20 slachtoffers overleden binnen 30 dagen na het ongeval. In Vlaanderen overleden er maar liefst 222 slachtoffers ter plaatse en dan heb ik het nog niet over de personen die binnen 30 dagen overleden. De cijfers lopen dus zeer sterk uiteen.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Vous ne pouvez pas comparer Bruxelles à la Flandre. Des villes comme Anvers et Gand, où les chiffres sont bien plus bas, sont de meilleurs points de comparaison. Dans un contexte urbain, la vitesse est moins élevée, et la vitesse est la principale cause de décès sur la route.*

De heer Jef Van Damme (sp.a).- U mag Brussel niet vergelijken met Vlaanderen. Steden als Antwerpen of Gent, waar de cijfers veel lager liggen, zijn betere vergelijkingspunten. In een stedelijke context ligt de snelheid sowieso veel lager. Snelheid is de belangrijkste doodsoorzaak bij verkeersongevallen. Uw vergelijking is dan ook onterecht.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Je voulais seulement remettre les chiffres dans leur contexte et les examiner sur un plus long laps de temps, sans les minimiser pour autant.*

Les principaux facteurs d'accidents mortels sont l'excès de vitesse, l'absence de ceinture de sécurité et/ou la consommation abusive d'alcool et de stupéfiants. En conséquence, comme je l'ai dit à M. De Lille, nous avons libéré des budgets pour que les contrôles soient intensifiés. Certaines zones de police en ont profité pour acheter des camionnettes, afin de réaliser des contrôles de vitesse et d'alcoolémie très flexibles. Chaque zone de police peut disposer de ces moyens après approbation de son dossier. Depuis 2016, plus de 3 millions d'euros ont été consacrés à ce matériel, dont 1,2 million d'euros en 2017.

Nous sommes en pleine organisation des États généraux de la sécurité routière. Il est encore trop tôt pour en parler, mais les réunions auront certainement lieu cette année. J'espère que tous les acteurs de la sécurité routière, bourgmestres,

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De vergelijking is niet onterecht. Ik wilde de cijfers enkel vergelijken met Vlaanderen, zonder ze daarom te minimaliseren. Zoals ik al zei, is elke verkeersdode er een te veel. Ik wilde de gegevens in de juiste context plaatsen en over een iets langere periode bekijken.

U hebt alle tendensen al opgesomd. Ik hoef die dus niet meer allemaal te vermelden.

De belangrijkste factoren zijn overdreven snelheid, het niet dragen van de gordel en/of het overmatig gebruik van alcohol en andere verdovende middelen. Zoals gezegd in mijn antwoord aan de heer De Lille, maken we daarom bijkomende middelen vrij om de controles op te voeren. Het gaat dan zowel om (super)flitspalen als om ander materiaal. Een aantal zones hebben met die middelen extra combi's gekocht, waarmee ze heel flexibel snelheids- en alcoholcontroles kunnen uitvoeren. Elke zone kan vrij beschikken over die middelen, na goedkeuring van het dossier.

In 2017 bedroeg het budget voor dergelijk

échevins des travaux publics, associations, zones de police, et le Parquet répondront à l'invitation et y collaboreront. L'excès de vitesse et les limitations de vitesse y seront évidemment discutés, mais d'autres thèmes, dont l'alcool et les drogues, seront aussi abordés. Dès que la date, la salle et les orateurs seront connus, vous recevrez une invitation.

materieel 1,2 miljoen euro. Samen met het jaar ervoor gaat het om meer dan 3 miljoen euro.

Wij zijn volop bezig met de organisatie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het is nog te vroeg om er veel over te zeggen, maar de vergaderingen zullen zeker dit jaar plaatsvinden. Het is de bedoeling om alle burgemeesters, alle schepenen die bevoegd zijn voor openbare werken, de verenigingen, de politiezones, het parket, kortom iedereen die iets te maken heeft met verkeersveiligheid, uit te nodigen. Ik hoop van harte dat ze allemaal gehoor zullen geven aan de oproep en zullen meewerken. Uiteraard zullen overdreven snelheid en snelheidsbegrenzingen onderwerp van gesprek zijn, maar er zullen ook andere thema's aan bod komen. Alcohol en drugs zijn bijvoorbeeld nog steeds grote boosdoeners in het verkeer. Zodra de datum, de zaal en de sprekers bekend zijn, zult u een uitnodiging ontvangen.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

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

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Espérons que l'année 2017 sera une exception et qu'elle ne sera pas annonciatrice d'un renversement de tendance.*

J'estime, comme vous, que le nombre de contrôles, et donc le risque de se faire attraper, doit augmenter. Je me réjouis que vous essayiez d'y parvenir, même si la police ne fait pas directement partie de vos compétences. Il faudrait pouvoir donner des orientations au niveau régional en la matière.

Si j'ai bien compris, aucune date n'est encore fixée pour les États généraux de la sécurité routière qui se tiendront cette année.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Laten we hopen dat 2017 inderdaad een uitzonderingsjaar vormt en geen knik in de curve is.

Wanneer u onderstreept dat het aantal controles en dus de pakkans omhoog moeten, zitten we volledig op dezelfde lijn. Ik ben blij dat u daar werk van probeert te maken, ook al bent u niet rechtstreeks bevoegd voor de politie. Voor ons part zou die voor een stuk gewestelijk mogen worden aangestuurd, maar dat is jammer genoeg nog niet het geval.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid mogen we dit jaar nog verwachten, maar als ik het goed begrijp, ligt er nog geen datum vast?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Ils se dérouleront probablement en novembre.*

Le risque d'être attrapé doit en effet augmenter, mais les citoyens doivent aussi faire des efforts. Les pouvoirs publics ne peuvent pas améliorer la sécurité routière tout seuls.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid vinden wellicht in november plaats.

Uiteraard moet de pakkans toenemen, maar ook de burger moet een inspanning leveren. Mensen schijnen te vergeten dat de overheid in haar eentje niet voor een hogere verkeersveiligheid kan zorgen. De burger moet zelf ook zijn

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Je suis d'accord. Ce sont surtout les conducteurs qui créent des situations dangereuses. Mais si un conducteur sur cent roule comme un fou, cela ne signifie pas que les autres sont aussi des facteurs d'insécurité.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- À l'instar de M. De Lille, j'estime que l'on ne peut pas parler d'accident quand la personne qui l'a provoqué avait quatre pour mille d'alcool dans le sang et fonçait à 130km/h.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Ce type de comportement doit disparaître. Peut-être le ministre de la Justice peut-il alourdir les sanctions pour ce type de comportements, par exemple en imposant des retraits de permis.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Le ministre fédéral de la Justice a doublé les sanctions pour les récidivistes.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Je m'en réjouis, mais j'estime que nous devrions aller plus loin.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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'inopérabilité des radars

verantwoordelijkheid nemen. Meer verkeersveiligheid, daar zorgen we samen voor.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Daar ben ik het mee eens. Het zijn de facto vooral de autobestuurders die onveilige verkeerssituaties creëren. Als je echter honderd autobestuurders neemt en daarvan rijdt er een als een gek, betekent dat niet dat die andere autobestuurders ook onveilige situaties creëren.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Wat dat betreft ben ik het met de heer De Lille eens, die vindt dat je niet van een ongeval kan spreken, wanneer het werd veroorzaakt door een bestuurder die met 4 promille alcohol in zijn bloed tegen 130 km/u door de straten racete.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dergelijk gedrag moet verdwijnen. Misschien kan de minister van Justitie de straffen voor bestuurders die zich zo gedragen, verhogen. Een mogelijkheid is dat hun rijbewijs wordt afgenomen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De federale minister van Justitie heeft de straffen voor recidivisten verdubbeld. Daar bent u ongetwijfeld tevreden over.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- *Ik ben daar tevreden over, maar tegelijkertijd vind ik dat we gerust nog een stap verder kunnen gaan.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de ondoeltreffendheid van de

tronçons pour les motos".

M. le président.- 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. 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,

concernant "l'utilisation de caméras à reconnaissance automatique de plaques minéralogiques (ANPR) en vue d'assurer le respect de l'obligation de contrôle technique des véhicules".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- En 2016 déjà, vous annonciez l'utilisation de caméras à reconnaissance automatique de plaques minéralogiques (ANPR) à Bruxelles à partir de 2018, notamment pour vérifier si les véhicules filmés sont autorisés dans la zone de basse émission (LEZ), s'ils sont valablement immatriculés et assurés.*

Lors du contrôle technique, les voitures diesel subissent un test de l'opacité des fumées. Vu le nombre de voitures qui circulent en dégageant un épais nuage de fumée, je m'interroge cependant sur la qualité de ces contrôles.

Les caméras ANPR pourraient être connectées aux banques de données des centres de contrôle technique pour vérifier si les véhicules sont effectivement en ordre. Cela me semble utile, à la fois pour assurer le respect de la LEZ, mais aussi

trajectcontroles voor de motoren".

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 JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de inzet van camera's met automatische nummerplaatherkenning (ANPR) voor de handhaving van de keuringsplicht voor voertuigen".

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- U kondigde al in 2016 aan dat vanaf 2018 ANPR-camera's (automatic number plate recognition) in Brussel zullen worden gebruikt. Ze kunnen meerdere doelen dienen, namelijk controleren of het betreffende voertuig toegelaten is in de lage-emissiezone (LEZ), wat de oorspronkelijke insteek was, en controleren of het gefilmde voertuig rechtsgeldig ingeschreven is, gekeurd en verzekerd is. Over dat laatste aspect wil ik het hebben.

Tijdens de technische controle ondergaan alle dieselwagens een zogenaamde roettest. Een gekeurde dieselwagen voldoet in principe aan de milieunormen. Toch zien we nog steeds dieselwagens rondrijden met een zwarte rookpluim erachter. Het lijkt me twijfelachtig of die correct werden gekeurd.

De ANPR-camera's zouden worden aangesloten op

pour extraire du trafic les véhicules qui ne sont pas en règle.

Les banques de données ont-elles déjà été couplées ? Peut-on réellement contrôler si un véhicule est en règle ?

Si ce n'est pas encore le cas, quels sont les obstacles à l'introduction de ce contrôle et quand sera-t-il effectif ?

de databanken van de keuringscentra om te controleren of de voertuigen inderdaad werden gekeurd. Dat lijkt mij zeer nuttig, omdat wij hiermee niet alleen het respect voor de LEZ kunnen afdwingen, maar ook de niet-gereglementeerde wagens uit het verkeer halen.

Werden de databanken reeds gekoppeld? Kan er effectief worden gecontroleerd of een voertuig al dan niet werd gekeurd? Wat is het resultaat ervan?

Indien dat nog niet mogelijk is, wat zijn de hinderpalen en wanneer zal die controle wel kunnen?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- J'aimerais apporter une petite correction. Les 150 caméras intelligentes qui sont en cours d'installation dans la LEZ pourraient être utilisées dans l'avenir pour vérifier si les véhicules sont en ordre de contrôle technique, mais aussi dans le cadre de la lutte contre la criminalité et des contrôles de vitesse.*

Le ministre-président finalise actuellement avec le gouvernement un projet d'ordonnance devant permettre l'échange des images captées par les caméras. Ce projet doit recevoir l'aval de la Commission vie privée, lequel est attendu avant la fin du mois. Nous pourrons ensuite soumettre le texte de loi au parlement. L'objectif est de centraliser sur un réseau toutes les images vidéo, également celles provenant des caméras utilisées dans les zones de police et de la plate-forme de partage d'images de vidéoprotection et d'en permettre ainsi l'échange.

Dès que le parlement aura approuvé le texte, les images pourront être échangées entre les différentes zones de police et entre les zones et la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB).

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik wil even iets corrigeren. Ik heb inderdaad gezegd dat de slimme LEZ-camera's - de software daarvan kan heel veel - in de toekomst misschien gebruikt kunnen worden voor andere doeleinden. Momenteel gebeurt dat echter nog niet. De installatie van ongeveer 150 camera's loopt momenteel op haar einde. Het is nu de absolute prioriteit om de lage-emissiezone (LEZ), die al van toepassing is en waarin we vanaf de komende zomer ook zullen bekeuren, in een goede vorm te gieten.

De camera's zouden in de toekomst wel gebruikt kunnen worden om na te gaan of voertuigen al dan niet gekeurd zijn en of voertuigen al dan niet geseind staan. Dezelfde camera's zouden dus ook gebruikt kunnen worden in het kader van criminaliteitsbestrijding en voor snelheidscontroles.

De minister-president legt, samen met de regering, de laatste hand aan een ontwerp van ordonnantie die de uitwisselbaarheid van de camerabeelden mogelijk moet maken. Daarvoor is namelijk toestemming nodig van de Privacycommissie. Als ik goed ingelicht ben, zal die nog deze maand het groene licht geven, waarna we de wettekst kunnen voorleggen aan het parlement. Het is de bedoeling dat alle camerabeelden, ook van de reeds gebruikte camera's in de politiezones en van het videobeveiligingsplatform, op een centraal netwerk gezet worden en uitgewisseld kunnen worden.

Daarvoor is dus een ordonnantie nodig.

We zullen dus nog even moeten wachten op het groene licht van de Privacycommissie, dat we eind deze maand in principe zouden moeten krijgen.

Zodra het parlement de tekst heeft goedgekeurd, kunnen de beelden uitgewisseld worden, onder andere tussen de zones onderling en tussen de zones en de MIVB.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

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

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Je suis ravi d'apprendre que le projet d'ordonnance sera bientôt prêt. Si j'ai bien compris, vous voulez mettre en œuvre ses dispositions rapidement.*

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik ben blij dat het ontwerp van ordonnantie in aantocht is. Als ik het goed begrepen heb, wilt u daarna snel werk maken van de uitvoering.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- L'ordonnance fournira avant tout le cadre légal pour le respect de la LEZ et l'échange des images vidéo entre les différentes zones de police et d'autres opérateurs équipés de caméras sur leur réseau.*

Vous me demandez d'utiliser aussi ces caméras pour vérifier si les véhicules sont assurés et en ordre de contrôle technique. Ces aspects, qui demandent un protocole avec la Banque-carrefour des entreprises et donc avec le pouvoir fédéral, feront partie du plan de sécurité auquel le ministre-président s'attelle actuellement.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- In eerste instantie gaat het niet om de keuring van wagens, maar om de controle van de naleving van de lage-emissiezone (LEZ) en om de uitwisseling van camerabeelden tussen de verschillende politiezones en andere operatoren die camera's in hun netwerk hebben. Dat werk zal deze regering nog verrichten.

U vraagt om met die camera's ook na te gaan of de voertuigen wel verzekerd en gekeurd zijn. Dat is echter iets heel anders, dat deel zal uitmaken van het veiligheidsplan, dat de minister-president aan het opstellen is. Het is inderdaad de bedoeling om in een tweede fase ook niet-gekeurde wagens op te sporen, maar daarvoor is een protocol nodig met de Kruispuntbank van Ondernemingen en bijgevolg met de federale overheid.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- L'ordonnance en préparation ne traite donc pas du contrôle technique ?*

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De ordonnantie, die nu op stapel staat, heeft dus niets te maken met al dan niet gekeurde wagens?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- En effet.*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat klopt.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Elle n'a donc trait qu'au fonctionnement de la LEZ ?*

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Heeft de ordonnantie dan alleen maar betrekking op de werking van de LEZ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Non, pas seulement à la LEZ, mais*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Neen, niet alleen op de LEZ, maar ook op het

aussi à la possibilité d'échanger les images captées par toutes les caméras en Région bruxelloise.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- L'ordonnance est donc une base insuffisante pour vérifier si les véhicules sont en ordre de contrôle technique. Une législation supplémentaire est-elle nécessaire à cet effet ou un arrêté d'exécution suffit-il ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Il faut un accord de coopération avec le pouvoir fédéral.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Y travaillez-vous déjà ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Nous voulons veiller avant tout à ce que la LEZ devienne opérationnelle durant cette législature et à ce que toutes les images vidéo, entre autres, des zones de police, de la STIB, du Port de Bruxelles et de Bruxelles Mobilité soient centralisées sur une plate-forme auprès de Bruxelles prévention et sécurité (BPS) et puissent être échangées pour des raisons de sécurité.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Je comprends. Plus rien ne sera donc prévu durant cette législature pour l'échange de données sur les contrôles techniques ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Peut-être pas.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Vous voulez d'abord régler le reste et le contrôle technique n'est pas une priorité.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Si, mais nous appréhendons ce contrôle différemment.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Mais pas à l'aide de caméras ANPR ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Non. La vérification des données du contrôle technique ne s'effectue pas à l'aide de caméras. La lutte contre la fraude au filtre à particules est menée en collaboration avec les*

uitwisselbaar maken van videobeelden van alle camera's in het Brussels Gewest.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dat betekent dat de ordonnantie een onvoldoende basis verschaft om te controleren of voertuigen gekeurd zijn. Is daarvoor dan extra wetgeving nodig of kan dat gebeuren op basis van een uitvoeringsbesluit?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Daarvoor is een samenwerkingsakkoord nodig met de federale overheid.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Werkt u dan al aan zo'n samenwerkingsakkoord?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- In eerste instantie willen we er tijdens deze regeerperiode voor zorgen dat de LEZ operationeel wordt en dat alle camerabeelden van onder andere de politiezones, de MIVB, de Haven van Brussel en Brussel Mobiliteit op een centraal platform staan bij Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) en dat ze uitwisselbaar zijn omwille van de veiligheid. U begrijpt dat dat de grootste prioriteit heeft.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ja, dat begrijp ik. Betekent dat dat er voor deze regeerperiode geen plannen meer zijn om gegevens over keuringscontroles uit te wisselen?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Wellicht niet.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dat is duidelijk. U wil eerst de rest regelen en de keuring is voor u geen prioriteit.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Jawel, maar die controle pakken we op een andere manier aan.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Maar niet via ANPR-camera's?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Neen, de controle van de keuring gebeurt niet via camera's. Roetfilterfraude sporen we op in samenwerking met de andere gewesten. Om af te rekenen met die rookpluimen, waarover u het hebt,

autres Régions dans le cadre du contrôle technique.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Pour autant que les propriétaires des véhicules concernés s'y présentent. De nombreuses voitures circulent sans certificat de contrôle technique à Bruxelles. C'est le cœur du problème.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- C'est exact. Mais elles portent souvent des plaques minéralogiques étrangères. Ce ne serait donc pas une solution.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Au contraire, car vous pouvez infliger des amendes aux conducteurs.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Seulement si nous avons un accord avec le pays concerné dans le cadre du programme transfrontalier.*

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Il en va ainsi de chaque mesure.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- La liaison avec la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) ne concerne que les immatriculations belges.*

- L'incident est clos.

zal roetfilterfraude onmogelijk worden gemaakt. Die gaan er bij de keuring uit.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Als die chauffeurs met hun auto naar de keuring gaan natuurlijk, want er rijden in Brussel heel veel ongekeurde auto's rond. Die vormen het grote probleem. U wijst er terecht op dat de keuring beter moet, maar ik heb het ook over mensen die gewoon niet naar de keuring gaan.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat klopt. Ze rijden echter vaak met buitenlandse nummerplaten en onze oplossing zou dat probleem dus niet verhelpen.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dat denk ik wel, want die chauffeurs kun je ook beboeten.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Enkel in het geval van een aantal landen, waarmee we een overeenkomst hebben in het kader van het crossborderprogramma.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ja, maar dat geldt voor elke maatregel.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat debat voert ons te ver, maar ik probeer het duidelijk te maken. De verbinding met de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) geldt uiteraard alleen voor Belgische kentekens.

- Het incident is gesloten.

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 "le contrôle du respect des

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, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de handhaving van de

limitations de vitesse par les différentes zones de police de la Région".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- À mon grand regret, le parlement a rejeté la proposition d'instaurer une zone 30 généralisée, l'un des arguments invoqué étant que les communes doivent rester libres d'instaurer elles-mêmes une telle zone.*

Quelques jours après le vote, Bruzz a publié un article révélant d'importantes disparités au niveau des zones de police en matière de contrôle des limitations de vitesse.

Vous avez pourtant beaucoup investi ces derniers temps dans la mise à disposition des zones de police locales de radars pour la détection des excès de vitesse.

Collaborez-vous avec la zone de police Polbru ? Si oui, comment expliquez-vous le faible nombre d'amendes dressées par celle-ci ? Si non, pour quelle raison cette zone de police refuse-t-elle de collaborer et comment réagissez-vous à une telle attitude ?

Comment veillez-vous à ce que les zones 30 soient appliquées de la même manière dans toute la Région ? En tant que secrétaire d'État en charge de la sécurité routière, quelles mesures adoptez-vous pour imposer le respect des limitations de vitesse dans l'ensemble de la Région, de préférence d'une manière uniforme ?

L'organe de concertation mis en place avec les communes, la Région, les zones de police et le Parquet dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action sécurité routière se réunit-il encore ? Si non, pourquoi ?

Le porte-parole de la zone de police Polbru a déclaré que la zone 30 devait d'abord être "matérialisée", en d'autres termes créée, avant que la police puisse effectuer des contrôles. Est-ce une condition légale ? Si oui, comment la Région concilie-t-elle cela avec la politique de sécurité routière ?

snelheidsbeperkingen door de verschillende politiezones in het gewest".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Tot mijn grote spijt is de invoering van een algemene zone 30 hier weggestemd. Een van de argumenten was dat de gemeenten zelf de kans moeten krijgen om zo'n zone in te voeren.

Een paar dagen na de stemming konden we op Bruzz lezen dat er hele grote verschillen bestaan tussen de manieren waarop de verschillende politiezones snelheidsbeperkingen handhaven. In de zone Brussel-Hoofdstad/Elsene worden er blijkbaar bijna geen boetes uitgeschreven in de zone 30. Zo werden daar in 2017 volgens Bruzz slechts tien boetes uitgeschreven, terwijl dat er in Brussel-West bijna 11.000 waren. Ik vraag mij dan ook af hoe dat mogelijk is.

Nochtans hebt u de laatste tijd veel geïnvesteerd in het ter beschikking stellen van extra radars aan de lokale politiezones om snelheidsovertredingen te kunnen vaststellen.

Werkt u samen met de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene? Zo ja, hoe verklaart u dan het lage aantal boetes? Zo niet, wat is de reden waarom die politiezone niet wil meewerken en hoe hebt u daarop gereageerd?

Hoe zorgt u ervoor dat de zones 30 op eenzelfde manier over heel het gewest worden toegepast? Wat doet u als staatssecretaris voor verkeersveiligheid om de handhaving van de snelheidsbeperkingen in heel het gewest af te dwingen, en dan het liefst op een uniforme manier? Welke maatregelen neemt u daarvoor?

Er bestond vroeger een gezamenlijk overlegorgaan met de gemeenten, het gewest, de politiezones en het parket in verband met de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan. Dat werd een tijdje stilgelegd. Komt dat overlegorgaan nog samen? Zo neen, waarom is dat gecoördineerde overleg er dan niet meer?

De woordvoerder van de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene zei dat de zone 30 eerst "gematerialiseerd", met andere woorden ingericht,

moest worden voordat de politie kon controleren. Is dat een wettelijke voorwaarde? Als dat klopt, hoe rijmt het gewest dat dan met het verkeersveiligheidsbeleid?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- La collaboration se poursuit au sein d'une plate-forme opérationnelle de sécurité routière, sous forme de rencontres mensuelles entre la Région, le Parquet, le directeur coordinateur de la police fédérale, le procureur du Roi et la police de la route fédérale. La Direction de la sécurité routière et un représentant de Bruxelles prévention et sécurité (BPS) y assistent également.*

Par ailleurs, la plate-forme est en contact étroit avec les six zones de police, à propos notamment de la mise à disposition des lidars.

Je n'ai pas d'explication aux disparités importantes entre les zones. Mon parti est favorable à une zone de police unifiée, pour éviter des situations étranges comme celle-là. Je m'enquerrai de la raison pour laquelle la zone de police Polbru donne moins priorité à cette question.

Par "matérialiser", je suppose que le chef de corps veut dire que la charge de travail est très élevée pour son corps ?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het overleg is niet stopgezet, maar vindt maandelijks plaats binnen het operationele platform waar de politiezones, het gewest, het parket, de coördinerende directeur van de federale politie, de procureur des Konings en de federale wegpolitie bij betrokken zijn. Daarnaast zijn ook de Directie Verkeersveiligheid en een vertegenwoordiger van Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) aanwezig.

Bovendien staat het platform ook in nauw contact met de zes politiezones, onder andere over het ter beschikking stellen van de lidars. U verwees daarnaar in een andere mondelinge vraag, die is weggevallen. Het Brussels Gewest zorgde ervoor dat er meer lidars beschikbaar zijn, zodat elke politiezone er één kan gebruiken. Die lidars zijn overigens het jaar rond in gebruik, behalve wanneer ze in onderhoud zijn. Ze worden efficiënt ingezet.

De grote verschillen tussen de zones kan ik niet verklaren. Dat zal te maken hebben met het feit dat er nog altijd zes autonome politiezones zijn, met telkens een andere voorzitter aan het hoofd. Mijn partij zou dat graag anders zien. In één politiezone kunnen dergelijke vreemde situaties zich niet voordoen. Het is voor mij dus ook een raadsel en ik zal navragen hoe het komt dat deze politiezone daaraan minder prioriteit geeft.

Ik vermoed dat de korpschef met 'materialiseren' bedoelt dat de werklast van zijn korps heel hoog is?

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Non, il veut dire que les agents ne peuvent pas contrôler si l'infrastructure est inexistante.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Neen, hij bedoelt dat er overal verkeersdrempels, zone 30-borden enzovoort in de straten moeten zijn. Als die infrastructuur er niet is, mogen de agenten niet controleren.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- La Région assume le coût de ces*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het gewest neemt de kostprijs van die werken voor zijn

travaux, puisqu'elle subventionne tant la signalisation que le marquage. Indépendamment de ces moyens, les communes peuvent également solliciter des subventions de projets. Je prendrai contact avec le chef de police pour lui signaler l'existence de ces moyens.

rekening. Het subsidieert zowel de signalisatie als de wegmarkeringen. Los van die middelen kunnen de gemeenten ook een beroep doen op projectsubsidies. Elsene bijvoorbeeld heeft eind vorig jaar beslist om de zone 30 uit te breiden met middelen uit die projectsubsidies. Ik zal contact opnemen met de korpschef, want er zijn middelen beschikbaar.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Ces réunions mensuelles ont toute leur utilité et je suis donc heureux d'apprendre qu'elles ont repris.*

Vous pourriez profiter de ces moments de concertation pour interroger la zone de police Polbru sur la raison pour laquelle elle estime ne pas devoir contrôler les excès de vitesse.

Le principe de la zone 30 est déjà d'application depuis quelques années dans l'ensemble du Pentagone. Il y a donc eu tout le temps nécessaire pour procéder à des adaptations. Il s'agit manifestement d'un choix politique, que je ne m'explique pas.

J'espère que vous pourrez aborder ce point durant la concertation et qu'une amélioration sera rapidement visible, car je refuse de vivre dans une ville avec une mentalité de far west.

Pourriez-vous confirmer s'il existe une obligation légale d'instaurer d'abord une zone 30 ?

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben blij te horen dat er opnieuw maandelijks overleg plaatsvindt. Dat zijn nuttige vergaderingen.

Misschien moet u binnen dat overleg eens vragen waar de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene het idee vandaan haalt dat ze niet mag controleren. Zo raakt het probleem niet opgelost.

Het idee van de zone 30 is niet nieuw; in de hele Vijfhoek is ze al een aantal jaar van kracht. Er is dus tijd genoeg geweest om aanpassingen te doen. Blijkbaar gaat het hier om een politieke keuze, die ik niet begrijp.

Hopelijk kunt u dat binnen het overleg aankaarten en zien we heel snel verbetering, want als mensen weten dat er in een jaar slechts tien pv's zijn uitgeschreven voor overdreven snelheid, dan geeft dat een vrijgeleide om zich niets meer aan te trekken van de bepalingen van de zone 30. In een stad met zo'n wildewestenmentaliteit wil ik niet wonen.

U kunt blijkbaar niet bevestigen of het een wettelijke voorwaarde is om de zone 30 eerst in te richten?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Je ne peux pas vous répondre.*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Neen, dat weet ik niet.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Cela me semble aussi étrange, car je ne vois pas pourquoi des mesures complémentaires s'imposent si la loi est respectée.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het lijkt me ook vreemd. Het is alsof je enkel een bord zone 30 kunt plaatsen als er ook nog extra maatregelen worden genomen die sneller rijden voorkomen. Dat geldt eigenlijk voor elk bord. Er staat geen slagboom bij een stopbord om te verhinderen dat er toch wordt doorgereden. Er wordt verondersteld dat de wet wordt gerespecteerd. Ik snap niet

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- La bonne nouvelle, c'est que de plus en plus de communes instaurent des zones 30, à l'exception de la Ville de Bruxelles, ce qui reste incompréhensible à mes yeux.*

- L'incident est clos.

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 "le nombre de langues d'interprétation lors des examens de conduite et sa limitation au français, à l'anglais et à l'allemand".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Depuis la fin avril, les candidats qui présentent les examens théorique et pratique de conduite à Bruxelles ne peuvent plus se faire assister que par un interprète en anglais, français ou allemand. Vu le grand nombre de langues parlées à Bruxelles, c'est incompréhensible, d'autant plus que le coût d'un interprète est toujours à la charge du candidat et qu'un permis de conduire conditionne parfois l'obtention d'un emploi.*

Pourquoi la réglementation a-t-elle été adaptée ?

En quoi cette adaptation permet-elle de réduire les coûts, puisque ceux-ci sont de toute façon à la charge des candidats ?

Pourquoi avoir réduit les interprètes aux seules waarom hier extra maatregelen zouden nodig zijn.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het goede nieuws is dat er steeds meer gemeenten zones 30 invoeren, recent bijvoorbeeld Schaarbeek en Vorst. Het is mij een raadsel waarom dat enkel in Brussel-Stad niet lukt.

- Het incident is gesloten.

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, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de beperking van het aantal talen voor tolken bij rijexamens tot enkel Frans, Engels en Duits".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Vanaf eind april kan je bij het afleggen van het theoretische en praktische rijexamen in Brussel enkel nog bijstand krijgen van een tolk Engels, Frans of Duits. Omdat er in Brussel meer dan honderd talen gesproken worden, is dat eigenlijk onbegrijpelijk, zeker aangezien de kosten voor een tolk steeds ten laste van de kandidaat zijn en een rijbewijs soms een voorwaarde is voor een job. We hebben de mond vol van het aan het werk krijgen van nieuwe inwoners, maar een rijbewijs maakt het gemakkelijker om bepaalde jobs te bemachtigen, en dan maakt de regering het weer moeilijk om er een te halen.

Waarom werd de regeling aangepast?

Op welke manier leidt de aanpassing tot een kostenbesparing, als de kosten toch voor de

langues anglaise, française et allemande ?

Comment veillerez-vous à ce que les allophones puissent néanmoins apprendre à conduire en toute sécurité à Bruxelles ?

kandidaten zijn?

Waarom zijn er enkel nog tolken voor Engels, Frans en Duits mogelijk en niet voor een aantal andere talen?

Hoe zult u ervoor zorgen dat anderstaligen die in Brussel rijden, toch op een vaardige en veilige manier kunnen leren rijden?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Les langues officielles de la Région de Bruxelles-Capitale étant le français et le néerlandais, il va de soi que l'examen doit être présenté dans ces langues. Le Conseil d'État et la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) l'ont confirmé. Un interprète peut donc traduire l'examen du français ou du néerlandais en anglais ou en allemand.*

La réduction du nombre de langues se justifie notamment par des raisons organisationnelles, à la demande des centres d'examens qui étaient tenus d'organiser dans les deux mois l'examen demandé avec l'assistance d'un interprète, même pour une seule personne parlant une langue rare.

En outre, pendant toute la durée de l'examen, le local et l'examinateur n'étaient pas disponibles pour les candidats désireux de présenter l'examen en français ou en néerlandais. La planification et le traitement de ces examens occasionnaient beaucoup de travail aux centres d'examens et de nombreux clients étaient insatisfaits.

Une deuxième raison est la volonté d'uniformité avec la Flandre et la Wallonie, qui ont réduit le nombre de langues. Nous voulions éviter de créer un effet de shopping pour le permis de conduire.

Une troisième raison est le souci d'exclure toute possibilité de fraude. Bien que je ne puisse pas chiffrer l'ampleur du phénomène, il y a des cas où l'interprète donnait la réponse.

Le coût de l'examen pratique est entièrement à charge du candidat. Pour l'examen théorique, nous maintenons la rétribution de 50 euros, comme avant la réforme de 2018, afin de garantir une

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het is een open deur dat de officiële talen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het Nederlands en het Frans zijn. Dat betekent dat het examen in die talen moet worden aangeboden. De Raad van State en de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) hebben dat nog maar eens bevestigd.

Dat houdt ook in dat een tolk het examen uit het Nederlands of het Frans in het Engels of het Duits en de talen die nu worden aangeboden, kan tolken.

De maatregel werd genomen om meerdere redenen, onder andere van organisatorische aard. De examencentra vroegen zelf al langer om een beperking van het aantal talen. Ze moeten immers binnen de twee maanden nadat een examen met tolk is aangevraagd, dat examen daadwerkelijk organiseren. Dat is ook het geval als slechts één persoon een examen wil komen afleggen die een taal spreekt die maar zelden voorkomt in het Brussels Gewest, bijvoorbeeld het Punjabi of het Farsi.

Het werd voor de examencentra steeds moeilijker om die examens nog binnen de vooropgestelde termijn te organiseren. Bovendien is tijdens de hele duur van het examen niet alleen het lokaal, maar ook de examinator niet beschikbaar voor kandidaten die hun examen in het Frans of in het Nederlands willen komen afleggen. De centra hadden zeer veel werk met de planning en de afhandeling van die examens. Veel klanten waren er ook ontevreden over.

Een tweede reden is de afstemming met de andere gewesten. De beperking van het aantal talen is iets waarin we Vlaanderen en het Waals Gewest zijn

égalité de traitement entre les candidats.

L'indemnité supplémentaire de 50 euros, demandée au candidat qui participe à une séance spéciale en présence d'un interprète, compense le surcoût lié à l'interprète, à la surcharge de travail organisationnelle, à la présence requise d'un examinateur et à l'usage exclusif du local. Un examen théorique avec interprète coûte au centre 115 euros, hors frais de déplacement de l'interprète.

L'allemand étant une langue nationale, le gouvernement a décidé de la maintenir. Quant à l'anglais, étant donné le rôle de capitale européenne de Bruxelles, nous avons également choisi de le préserver.

Selon les chiffres du Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA), l'anglais est la langue la plus demandée en Région bruxelloise pour la présence d'un interprète à l'examen théorique.

gevolgd.

Er is overleg over verkeersveiligheid en de hervorming van het rijexamen en we wilden vermijden dat mensen voor een rijbewijs gaan 'shoppen'. Vandaar de beslissing om de waaier aan getolkte talen ook in Brussel te verminderen.

Een derde reden is de uitsluiting van fraude. Er zijn meldingen van gevallen waarin de tolk zelf het antwoord gaf. Ik heb geen zicht op de omvang van dat verschijnsel, maar de belangrijkste redenen zijn organisatorisch en het feit dat de twee andere gewesten hetzelfde hebben gedaan.

De kostprijs van het praktijkexamen valt volledig ten laste van de kandidaat, voor het theoretische examen behouden we de vergoeding van 50 euro, maar hetzelfde gold voor de hervorming van 2018. Daardoor wordt een gelijke behandeling van de kandidaten gewaarborgd.

De extra vergoeding van 50 euro die wordt gevraagd aan elke kandidaat die deelneemt aan een speciale zitting in het bijzijn van een tolk, compenseert de kosten voor de tolk, de bijkomende organisatorische werklast, de vereiste aanwezigheid van een examinator en het feit dat het lokaal exclusief wordt gebruikt voor de tolkensessie.

Een sessie voor het theoretische examen met tolk kost het centrum 115 euro, de verplaatsingskosten van de tolk niet inbegrepen.

Het Duits is een erkende landstaal, daarom besliste de regering om ook die te behouden.

Uit cijfers van de vzw Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) bleek het Engels de taal te zijn waarvoor het meest een tolk wordt gevraagd bij het theoretisch examen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Om tegemoet te komen aan de internationale, hoofdstedelijke, Europese functie van Brussel, heeft de regering ervoor gekozen om ook het Engels te behouden als mogelijke taal.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Je*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik betreur dit

regrette vivement cette décision. La capacité de bien conduire ne dépend nullement de la langue que l'on parle.

Ce que l'on fait ici, c'est dire aux gens les plus faibles, qui ne sont peut-être pas dans notre pays depuis longtemps et qui n'ont donc pas encore eu l'opportunité d'apprendre les langues les plus courantes, qu'ils ne peuvent pas conduire chez nous. Ce faisant, nous créons des freins additionnels pour permettre à ces gens de trouver un emploi. Or, nous savons que l'intégration et l'acquisition d'une nouvelle langue sont facilitées par le travail.

Je me refuse de penser au pire, mais la décision prise en Flandre et en Wallonie me semble très étroite d'esprit. Bruxelles, par contre, se veut une Région ouverte. Dans la ville la plus cosmopolite d'Europe, on instaure aujourd'hui des verrous.

Cela se fait à la demande pragmatique des centres d'examens, mais si nous suivons ce raisonnement, les communes pourraient aussi décréter qu'elles ne serviront la population plus qu'en français pour réduire la paperasserie.

De cette manière, vous privez les gens de leurs droits, en touchant de surcroît les plus faibles. J'espère que le gouvernement reconsidérera sa décision.

- L'incident est clos.

heel erg. Kunnen rijden heeft op zich namelijk niets te maken met de taal die iemand spreekt. Iemand die thuis Arabisch of Punjabi spreekt, kan in principe even goed rijden als iemand die Nederlands, Frans, Engels of Duits spreekt. Je moet niet kunnen lezen of schrijven om op een veilige manier in het verkeer te kunnen rijden. Je moet gewoon de regels goed kennen en toepassen.

Wat men hier doet, is zeggen tegen mensen die zwakker staan, die misschien nog niet lang hier zijn en die dus misschien nog niet de kans gekregen hebben om de talen te leren die hier het meest gebruikt worden, dat ze hier niet mogen autorijden. Er worden extra drempels ingevoerd om die mensen aan het werk te zetten. Nochtans weten we dat integratie en het verwerven van een nieuwe taal vaak het snelst gaat als mensen aan het werk zijn.

Ik heb de indruk dat men die beslissing in Vlaanderen en Wallonië genomen heeft. Waarom, dat weet ik niet. Ik zal maar niet meteen het slechtste denken, maar het lijkt me een zeer bekrompen beslissing. Brussel wil echter een open gewest zijn. Brussel is de meest kosmopolitische stad van heel Europa. En nu wordt er beslist om grendels in te voeren.

Ik betreur dat heel erg en ik denk niet dat het de verkeersveiligheid verbetert.

Het gebeurt op vraag van examencentra die praktischer willen werken, maar zo zijn er veel zaken. Als we die lijn doortrekken, kunnen gemeenten zeggen dat ze alleen nog mensen in het Frans te woord staan omdat dat minder rompslomp is.

Op die manier ontneem je mensen hun rechten. Ik zie niet in waarom we dat in Brussel zouden doen. Ik kan er het er absoluut niet mee eens zijn en ik hoop dat de regering dit opnieuw wil bekijken. We raken er immers de zwaksten mee en het betekent niet eens een besparing.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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'automatisation du métro".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- La Déclaration de politique régionale (DPR) prévoit la poursuite de l'automatisation du métro dans le but d'augmenter la fréquence des rames. Où en est ce processus, dont le résultat final est l'automatisation complète ?

Interrogé à ce propos, vous aviez indiqué que la signalisation de sécurité existante serait remplacée par la technologie CBTC (communication-based train control - gestion des trains basée sur la communication) d'ici 2020 pour les lignes 1 et 5, et d'ici 2023 pour les lignes 2 et 6.

Au vu de l'avancement des travaux, ces délais seront-ils respectés ? Compte tenu de l'arrivée de nouvelles rames de métro fin 2019, quelle sera la fréquence de passage sur ces différentes lignes une fois que la technologie CBTC aura été installée ?

En ce qui concerne le nouveau dépôt d'Erasme qui accueillera ces nouvelles rames, sa construction sera-t-elle achevée pour la fin de l'année 2019 ?

En juin 2016, vous indiquiez que l'automatisation complète des lignes 1 et 5, incluant l'installation de façades de quais, dépendait de l'approbation ultérieure du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale .Une décision a-t-elle été prise depuis lors à ce sujet ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La première étape des travaux de modernisation du métro doit s'achever dans un délai de 58 mois à compter de la signature du contrat, survenue en octobre 2016. Les lignes 1 et 5 pourront alors être exploitées avec une fréquence d'un métro toutes les deux minutes.

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

betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de automatisering van de metro".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- De gewestelijke beleidsverklaring voorziet in de verdere automatisering van de metro om een hogere frequentie mogelijk te maken. Hoe zit het daarmee?*

Eerder zei u dat de bestaande veiligheidssignalisatie op lijnen 1 en 5 tegen 2020 en op lijnen 2 en 6 tegen 2023 zou worden vervangen door een nieuwe signalisatie gebaseerd op communication-based train control (CBTC).

Zijn de werken voldoende opgeschoten om die deadlines te halen? Wat wordt de nieuwe frequentie als de CBTC-technologie is geïnstalleerd?

Zal de nieuwe remise Erasmus klaar zijn wanneer de nieuwe metrostellen in 2019 worden geleverd?

In juni 2016 zei u dat de Brusselse regering de volledige automatisering van lijnen 1 en 5 moest goedkeuren. Is dat intussen gebeurd?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De eerste fase van de modernisering van de metro moet 58 maanden na oktober 2016 zijn afgerond. Dan kan er om de twee minuten een metrostel op lijnen 1 en 5 rijden.*

Trois conditions sont nécessaires pour y aboutir :

- la mise en service des nouvelles rames de métro M7 ;

- l'installation progressive du nouveau système CBTC sur la totalité des lignes 1 et 5 ;

- la disponibilité opérationnelle du nouveau dépôt de métro à Érasme.

La commande pour la signalisation des lignes 2 et 6, prévue dans le contrat, n'a pas encore été passée.

La STIB se trouve actuellement au stade de la définition technique pour les nouvelles rames, la nouvelle signalisation et leurs interfaces. La construction entamée du nouveau dépôt à Érasme devrait s'achever fin 2019. Ces projets avancent selon les délais prévus. Le respect de ce calendrier sera affiné dans les prochains mois, lorsque les nouveaux systèmes seront intégrés au système de transport actuel.

Quelque 70 mois après la date de lancement, une seconde étape cruciale devrait être franchie avec l'installation de façades de quai dans quelques stations de métro situées sur la ligne en direction d'Érasme, afin de montrer que les nouveaux métros peuvent circuler en mode automatique à une fréquence d'une rame toutes les 90 secondes.

Le gouvernement n'a pas pris de nouvelle décision quant à la généralisation de l'automatisation sur les lignes 1 et 5. Nous sommes toujours dans une phase d'essai d'automatisation à échelle réduite. La décision finale devrait être prise sur la base des résultats de cet essai.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Je comprends que les délais seront respectés et que la deuxième étape - l'automatisation de la conduite - dépendra de ce qui se fera avec Érasme. J'espère pouvoir compter sur vous pour voir aboutir ce projet.

- *L'incident est clos.*

Dat kan alleen als:

- *de nieuwe metrostellen in gebruik zijn;*

- *het nieuwe CBTC-systeem op de volledige lijnen 1 en 5 is geïnstalleerd;*

- *de nieuwe remise Erasmus in gebruik is.*

De aanpassing van de signalisatie op lijnen 2 en 6 is nog niet besteld.

De MIVB legt momenteel de technische details van de nieuwe metrostellen, de signalisatie en de interfaces vast. De bouw van de nieuwe remise Erasmus is al gestart en moet eind 2019 klaar zijn.

Zeventig maanden na de start volgt een tweede belangrijke fase met de installatie van perrondeuren in een aantal metrostations op de lijn richting Erasmus.

De regering heeft geen nieuwe beslissing genomen over de veralgemeende automatisering van lijnen 1 en 5. We zitten nog in de fase van proeven op beperkte schaal. De uiteindelijke beslissing volgt op basis van de resultaten daarvan.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- De deadlines worden dus gerespecteerd en de tweede fase, de volledige automatisering, hangt af van wat er met Erasmus gebeurt.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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 des plans d'action communaux de stationnement dans le cadre du Plan régional de politique du stationnement (PRPS)".

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- En 2016, la législation bruxelloise a été adaptée afin de permettre une harmonisation de la politique en matière de stationnement, bien nécessaire.*

Dans un premier temps, chaque commune a pu présenter au gouvernement son propre plan d'action et c'est parking.brussels qui était chargée du suivi de ces plans.

Les plans définitifs étaient censés être déposés pour début 2017, mais quand je vous ai posé une question d'actualité en mai 2017, vous vous étiez contenté de me répondre que "ce genre de tâche prend un certain temps".

Aujourd'hui, dix ans après une première tentative législative, nous ne pouvons que constater que la Région n'est toujours pas dotée d'une politique uniforme et faîtière en matière de stationnement. Autrement dit, la Région bruxelloise ne fait preuve d'aucune ambition afin de réduire la pression automobile et de tenir compte également de la qualité de l'air.

Le gouvernement manque clairement de fermeté alors qu'il a toutes les cartes en mains pour aller de l'avant. Ainsi, pourquoi n'avez-vous pas encore demandé à l'Agence du stationnement de reprendre

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de stand van zaken omtrent de gemeentelijke parkeeractieplannen in het kader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In 2016 werd de Brusselse parkeerwetgeving aangepast om het gewestelijke parkeerbeleid te harmoniseren en beter af te stemmen op de realiteit van een grootstad. We weten echter allemaal dat er van een uniform parkeerbeleid vandaag geen sprake is.

In een eerste fase kon elke gemeente een eigen parkeeractieplan voorleggen aan de regering. De opvolging van al die plannen is in handen van parking.brussels.

Een maand voor de wijzigingen werden doorgevoerd in de ordonnantie, zei u dat de gemeenten, na publicatie van de gewijzigde ordonnantie en de regeringsbesluiten, nog twee maanden hadden om een gemeentelijk parkeerplan in te dienen. Het regeringsbesluit werd uitgevaardigd in oktober 2016. De definitieve plannen van de gemeenten moesten begin 2017 zijn ingediend. Mijn actualiteitsvraag van mei 2017 over dit thema maakte reeds duidelijk dat de deadline een maat voor niets was. U antwoordde dat "zoiets gewoon wat tijd in beslag neemt".

Begin 2017 trad de nieuwe parkeerwetgeving in werking. Op basis van de huidige situatie kan ik alleen maar vaststellen dat het gewest bijna tien jaar na een eerste wetgevende aanzet nog altijd geen overkoepelend en eenvormig parkeerbeleid

à son compte l'élaboration du plan d'action si les communes ne respectent pas les délais ? Il s'agit pourtant de la solution idéale afin d'éviter toute lenteur dans le processus.

Bref, à l'heure actuelle, il n'est aucunement question d'une simplification ou d'une harmonisation de cette politique. De plus, j'ai l'impression qu'il subsiste de grandes disparités d'une commune à l'autre, ce qui renforcera encore le morcellement.

Où en sont les plans d'action communaux ? Quelles communes ont-elles déjà un plan complet et validé ?

Qu'en est-il de l'évaluation effectuée par l'agence ? Quelles sont les éventuelles lacunes constatées ? Quid en cas de plan insatisfaisant ?

Quelles sont les communes qui ont décidé de confier totalement ou partiellement leur gestion du stationnement à parking.brussels ? Selon quelles modalités ?

Quelles communes sont-elles encore en cours de négociation à ce sujet ? Quelles communes refusent farouchement cette option ?

Les communes emploient actuellement des modèles de parcmètres très différents. Combien de modèles sont-ils utilisés dans la Région ? Comment veillez-vous à une harmonisation en la matière ?

Où en êtes-vous dans ce projet visant à permettre l'autorisation de la carte de riverain dans un rayon d'un kilomètre et demi à partir du domicile, indépendamment des frontières communales ? Qu'en est-il aussi de la répartition de la Région en zones de stationnement de maximum 150 hectares ?

Dans quelles communes les habitants dotés de la carte de riverain peuvent-ils encore se garer sur tout le territoire de leur commune ?

Quelle est votre politique concernant les parkings de proximité où les riverains peuvent louer un emplacement auprès d'entreprises ou de commerces ?

De quelles autres manières comptez-vous viser

kan voorleggen aan de Brusselaar. We verstaan dus duidelijk iets anders onder "wat tijd in beslag nemen".

Het voluntarisme ten opzichte van de gemeenten in deze zaak is ver voorbij de houdbaarheidsdatum. Op die manier legt het Brussels Gewest geen enkele ambitie aan de dag om de mobiliteitsdruk te verminderen en gehoor te geven aan de bezorgdheid over de luchtkwaliteit, die de aanleiding was van de eerste parkeerordonnantie.

Het ontbreekt het gewest klaarblijkelijk aan daadkracht. Het heeft al meerdere deadlines met de voeten getreden. Dat is opmerkelijk, vooral omdat het instrumenten in handen heeft om vooruitgang te boeken. U hebt daar zelf naar verwezen.

Als de gemeenten de deadline niet halen, kan de regering beslissen dat het Parkeeragentschap de opmaak van het parkeeractieplan overneemt. Waarom hebt u tot nu toe nog geen gebruik gemaakt van die mogelijkheid? Het lijkt de ideale oplossing om de traagheid aan te pakken.

Globaal gezien kunnen we op dit moment geenszins spreken van een vereenvoudiging of harmonisering van het parkeerbeleid. Sommige gemeenten hebben hun parkeeractieplan uit handen gegeven aan parking.brussels, terwijl andere gemeenten het zelf opmaken en sommige blijkbaar zelfs nog niets gedaan hebben. Ik heb ook de indruk dat er nog grote verschillen tussen de plannen blijven bestaan.

De huidige situatie houdt voor mij een verdere versnippering in. Ik denk niet dat het probleem opgelost zal geraken met de ordonnantie.

Hoever staat het met de gemeentelijke parkeeractieplannen? Welke gemeenten hebben een volledig goedgekeurd actieplan? Welke niet?

Hoe evalueerde parking.brussels de gemeentelijke parkeeractieplannen? Welke zijn volgens de regels opgesteld en welke niet? Welke tekortkomingen vertonen die laatste? Wat gebeurt er met de parkeeractieplannen die niet voldoen?

Welke gemeenten hebben het parkeerbeheer volledig uitbesteed aan parking.brussels? Welke gemeenten deden dat gedeeltelijk? Over welke

l'harmonisation de la politique de stationnement en 2018 ?

delen gaat het?

Welke gemeenten voeren nog onderhandelingen over een mogelijke gedeeltelijke uitbesteding? Welke gemeenten zien dat absoluut niet zitten en houden vast aan een eigen parkeerbeheer?

Er worden in de gemeenten uiteenlopende soorten parkeermeters gebruikt. De stad Brussel bijvoorbeeld heeft gebruiksonvriendelijke parkeermeters. Hoeveel verschillende soorten parkeermeters worden er in het gewest gebruikt? Hoe werkt u aan een uniformering van de parkeermeters? Wat is de stand van zaken in de negentien gemeenten?

Een van de wijzigingen in het parkeerbeleid houdt in dat parkeren met een bewonerskaart is toegestaan binnen een zone van 1,5 km rond de eigen woning, waarbij met de gemeentegrenzen geen rekening moet worden gehouden. Daarnaast zou u werk maken van een opdeling van het gewest in parkeerzones van maximaal 150 ha. Hoever staat u daarmee?

In welke gemeenten mogen inwoners met een bewonerskaart nog altijd in de hele gemeente parkeren?

Wat is uw beleid ten aanzien van buurtparkings, waar bewoners een parkeerplaats kunnen huren bij bedrijven of winkels?

Op welke andere manieren zult u in 2018 de harmonisering van het parkeerbeleid aansturen?

Discussion

Bespreking

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Je me joins à la question intéressante de ma collègue Van Achter.*

Au début de l'année, je vous avais également interrogé à propos de huit communes qui avaient l'intention d'instaurer des mailles de stationnement, quatre autres qui envisageaient de travailler avec des secteurs de stationnement fixes et sept qui devaient encore faire un choix. Quelle

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit me aan bij de interessante vraag van collega Van Achter.

In het begin van het jaar stelde ik ook een vraag toen bleek dat acht gemeenten een parkeerbeleid met deelsectoren zouden voeren, dat er vier gemeenten met vaste sectoren zouden werken en dat zeven gemeenten nog een keuze zouden moeten maken. Welke keuze hebben ze intussen

option ont-elles retenue depuis lors ?

J'espère qu'après toutes ces discussions ce dossier a bien progressé.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Neuf communes - Auderghem, Evere, Ganshoren, Ixelles, Jette, Saint-Gilles, Schaerbeek, Uccle et Watermael-Boitsfort - ont approuvé un plan d'action communal de stationnement (PACS), qui a également été ratifié par le gouvernement.*

Les PACS des communes de Berchem-Sainte-Agathe, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre doivent encore être approuvés par le conseil communal.

Les PACS des communes d'Anderlecht et de Forest sont en cours d'élaboration.

J'ai demandé un point de la situation aux communes de la Ville de Bruxelles, d'Etterbeek et de Saint-Josse-ten-Noode. Une absence de réaction de leur part donnera lieu à d'autres démarches.

Les choses progressent donc clairement.

Suivant l'article 16 de l'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement, parking.brussels a systématiquement rendu un avis officiel argumenté sur l'ensemble des projets, qui ont tous fait l'objet d'une enquête publique. L'objectif est d'harmoniser au mieux chaque PACS avec le Plan régional de politique du stationnement (PRPS).

Même si certains sont susceptibles d'améliorations, la plupart des PACS tiennent compte de la réglementation régionale. Le gouvernement a définitivement approuvé neuf plans. Cinq autres devraient suivre prochainement, ce qui portera le total à quatorze.

L'article 18 règle la procédure d'adoption des PACS. Cette procédure étendue garantit l'adéquation des plans finaux au cadre régional. Le gouvernement peut, du reste, prendre des mesures

gemaakt?

Ik hoop dat er na alle besprekingen serieuze vooruitgang is geboekt.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Negen gemeenten hebben een gemeentelijk parkeeractieplan goedgekeurd, namelijk Oudergem, Evere, Ganshoren, Elsene, Jette, Sint-Gillis, Schaarbeek, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde. De regering heeft die ook goedgekeurd.

Vijf gemeenten hebben een afgewerkt gemeentelijk parkeeractieplan dat de gemeenteraad nog moet goedkeuren: Sint-Agatha-Berchem, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe. Zodra de gemeenteraden hun goedkeuring hebben gegeven, zal de regering dat ook doen.

Twee gemeenten werken nog aan hun gemeentelijk parkeeractieplan, namelijk Anderlecht en Vorst.

Van drie gemeenten, namelijk Brussel-Stad, Etterbeek en Sint-Joost-ten-Node, is er geen nieuws. Ik heb om een stand van zaken gevraagd. Als ik die niet krijg, zullen er andere stappen moeten worden gezet.

Er is dus wel degelijk een duidelijke vooruitgang.

Overeenkomstig artikel 16 van de Parkeerordonnantie heeft parking.brussels systematisch een officieel advies over alle projecten uitgebracht. Die verliepen telkens via een openbaar onderzoek. De adviezen worden beargumenteerd; het doel is om elk voorgesteld gemeentelijk plan zo goed mogelijk te harmoniseren met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP).

Ook al zijn ze soms voor verbetering vatbaar, toch houdt het merendeel van de parkeeractieplannen rekening met de gewestelijke voorschriften. De gemeenten Oudergem, Jette, Schaarbeek, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde en Oudergem hebben daarvoor een adviesbureau ingeschakeld; Ganshoren en Evere gaven het werk zelfs helemaal

dans le cas contraire.

Six communes, qui seront bientôt rejointes par une septième, ont, depuis, confié la gestion de leur stationnement à l'Agence du stationnement. Des discussions avancées sont en cours avec trois autres communes. Parking.brussels respecte donc le planning du contrat de gestion, qui prévoit qu'elle gère le stationnement de au minimum dix communes d'ici 2020.

Certaines communes n'ont pas encore communiqué clairement leurs intentions, mais la tendance indique que toutes transféreront, à terme, leur gestion du stationnement à parking.brussels.

Tous les horodateurs doivent appliquer les mêmes tarifs, imposés par la Région bruxelloise. Le problème est qu'ils ne proposent pas tous les mêmes supports technologiques et de paiement. Nous avons donc rédigé un cahier des charges dans l'optique de créer une centrale d'achat qui harmoniserait et centraliserait l'acquisition des horodateurs.

L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'octobre 2016 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation prépare une subdivision de la Région bruxelloise, par laquelle chaque carte de riverain sera valable dans un périmètre de 150ha, avec un taux de déviation de 20%. Ce secteur est délimité à l'aide de plusieurs mailles de stationnement plus petites ou d'un secteur de stationnement fixe.

Les communes de Ganshoren, Jette, Uccle et Watermael-Boitsfort appliquent les mailles de stationnement. Cinq autres ont communiqué dans leur PACS la manière dont elles comptaient instaurer ces secteurs de stationnement dans les prochains mois. Comme le remplacement des cartes de dérogation se fait à la fin de la période de validité de chaque carte particulière, le déploiement complet prendra un à deux ans.

S'agissant de la délimitation des secteurs sur la base des mailles de stationnement, en mai, Jette et Ganshoren seront les premières à appliquer la cartographie digitale développée par parking.brussels, ce qui créera un effet de levier

uit handen aan het Parkeeragentschap. De regering heeft negen plannen definitief goedgekeurd; weldra volgen er nog vijf, wat het aantal binnenkort op veertien goedgekeurde plannen zal brengen.

In artikel 18 van de Parkeerordonnantie wordt de afhandeling van de gemeentelijke parkeeractieplannen geregeld. Het is een uitgebreide procedure: eerst een ontwerp, ten slotte een definitief, door de gemeenteraad goedgekeurd parkeeractieplan, inclusief adviezen van de buurgemeenten en van parking.brussels. Die grondige procedure zorgt ervoor dat de uiteindelijke plannen naadloos in het gewestelijk kader passen. Overigens kan de regering maatregelen opleggen als dat niet het geval zou zijn.

Ondertussen hebben zes gemeenten hun parkeerbeheer (controle en inning) gedelegeerd aan het Parkeeragentschap. Volgende maand komt daar nog een zevende gemeente bij. We voeren met een achtste gemeente vergevorderde gesprekken over een delegatie van het parkeerbeheer. Daarnaast lopen er met nog twee andere gemeenten gelijkaardige gesprekken. In het beheerscontract staat dat het Parkeeragentschap tegen 2020 het parkeerbeheer van minstens tien gemeenten op zich zal nemen. Het Parkeeragentschap zit dus op schema.

Een aantal gemeenten die hun parkeerbeheer nog zelf organiseren, hebben hun intenties nog niet duidelijk gemaakt. De tendens is echter duidelijk dat op termijn alle gemeenten hun parkeerbeheer zullen overdragen aan het Parkeeragentschap.

Alle parkeerautomaten moeten de door het Brusselse Gewest opgelegde tarieven hanteren. Het probleem is dat ze niet allemaal dezelfde betalingsmogelijkheden en technologie aanbieden. Daarom hebben we een bestek opgemaakt met het oog op het creëren van een aankoopcentrale, die tot doel heeft de aankoop van de parkeerautomaten te harmoniseren en te bundelen. Ik hoop dat het Parkeeragentschap die aankoopcentrale snel zal invoeren. Dan zal er ook een harmonisering van de parkeermeters volgen.

Het regeringsbesluit van oktober 2016 betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten bereidt een onderverdeling van

pour les autres communes.

Pour ce qui concerne la mutualisation du stationnement (parksharing), l'Agence travaille à deux niveaux. Dans le cadre du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) et lors du renouvellement des permis d'environnement, elle peut gérer les emplacements excédentaires ou en confier la gestion à des propriétaires publics ou privés.

Elle encourage également l'utilisation partagée ou mutualisée des parkings régionaux dont elle assure la gestion. En outre, les futurs Park and Ride (P+R) permettront de lancer le projet de parkings de quartier, une idée qui prend forme dans d'autres villes également et s'inscrit parfaitement dans le prolongement de l'utilisation traditionnelle des P+R. La Région de Bruxelles-Capitale soutient les entreprises qui ont lancé une initiative de mutualisation du stationnement.

Enfin, un arrêté relatif au parking public est en cours de préparation, qui fixe les conditions minimales de transformation d'un parking (ou d'une partie de celui-ci) en parking public. Cet arrêté pourrait encourager les entreprises à ouvrir leurs parkings à d'autres utilisateurs que leurs employés.

En 2017, parking.brussels a développé un modèle de règlement harmonisé du parking, sur la base de l'ordonnance et des arrêtés modifiés en 2016. De nombreuses communes utilisent ce modèle pour se conformer au cadre légal régional.

Parking.brussels et Bruxelles Mobilité examinent la conformité de tous les règlements de stationnement communaux. Dès que nous disposerons de l'analyse complète, nous pourrons considérer où il convient d'intervenir.

Les choses progressent dans le sens d'une harmonisation, au rythme qu'autorise la méthode privilégiée par une majorité politique dans cette Région.

het Brussels Gewest voor, waardoor elke bewonerskaart geldig zal worden binnen een perimeter van 150 ha met een afwijkingspercentage van 20%. Die parkeersector wordt bepaald door middel van meerdere kleinere deelsectoren of via een vaste parkeersector.

De stand van zaken is de volgende. Er zijn vier gemeenten die de parkeersectoren toepassen, namelijk Ganshoren, Jette, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde. Een vijftal andere gemeenten hebben in hun gemeentelijk parkeeractieplan meegedeeld hoe ze die parkeersectoren zullen invoeren. De invoering volgt dus in de loop van de komende maanden. Zoals u weet, gebeurt de vervanging van elke vrijstellingskaart niet in één beweging, maar wel telkens wanneer die kaart vervalt. Dat betekent dat een volledige invoering toch een tot twee jaar zal vergen.

Wat de bepaling van parkeersectoren op basis van deelsectoren betreft, gaan de gemeenten Jette en Ganshoren in mei voor het eerst aan de slag met de digitale cartografie die het Parkeeragentschap ontwikkeld heeft. Voor de overige gemeenten zal dat als een belangrijke hefboom werken.

Op het vlak van parksharing werkt het Parkeeragentschap op twee niveaus. In het kader van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) en bij de verlenging van de milieuvergunningen kan het Parkeeragentschap, op vraag van een eigenaar, overtollige parkeerplaatsen beheren of laten beheren. Het Parkeeragentschap onderhandelt dan binnen dat kader met privé- en publieke eigenaren.

Parking.brussels is ook de beheerder van enkele gewestelijke parkeergelegenheden. Waar de concessie of erfpacht het mogelijk maakt, wordt een gedeeld of wederzijds gebruik gestimuleerd. Een project in die zin is de parkeerruimte onder het CCN-gebouw. Daarnaast bieden de toekomstige park-and-rides (P+R) een kans om het proefproject 'buurtparkeren op afstand' te lanceren. Dat is een idee dat ook in andere steden vorm krijgt en perfect aansluit bij het traditionele gebruik van een P+R. Overigens zijn er al een tijd enkele interessante privébedrijven bezig met parksharing. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stimuleert hun activiteiten.

Ten slotte wordt ook een besluit 'publieke parking'

voorbereid dat de minimumvoorwaarden bepaalt om een (deel van een) parkeervoorziening om te vormen tot publieke parking. Dat kan een hefboom zijn voor het ontsluiten van bedrijvenparkings voor andere gebruikers, zoals bezoekers en bewoners.

U weet dat we in 2016 de ordonnantie en besluiten hebben aangepast. Dat was noodzakelijk als basis voor een echte harmonisering. In 2017 heeft het Parkeeragentschap een model van geharmoniseerd parkeerreglement uitgewerkt, op basis van die aangepaste ordonnantie en besluiten. Veel gemeenten gebruiken dat model om zich te conformeren aan het gewestelijk wettelijk kader.

Momenteel analyseren parking.brussels en Brussel Mobiliteit de conformiteit van alle gemeentelijke parkeerreglementen. Zodra we de volledige analyse ontvangen hebben, kunnen we bekijken waar we moeten bijsturen.

Het gaat dus wel vooruit. Het zou sneller kunnen, maar dat is nu eenmaal de consequentie van de methode waar een politieke meerderheid in dit gewest duidelijk voor kiest. We evolueren veel sneller in de richting van harmonisatie dan vroeger. Natuurlijk zou ik willen dat het nog sneller gaat, maar dat vereist 'One Brussels' en daar zijn we nog niet.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Il y a un an, vous me répondiez déjà que cela prendrait du temps.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik verwachtte me al aan een antwoord dat me niet geruststelt. Een jaar nadat u zei dat het tijd zou kosten, blijft u dat herhalen.

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

De heer Pascal Smet, minister.- We boeken vooruitgang.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Neufs conseils communaux ont donc adopté un PACS strictement conforme à l'ordonnance stationnement ?*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als ik het goed begrijp, keurden negen gemeenteraden een parkeeractieplan goed, dat volledig conform de parkeerordonnantie is?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Oui, sinon le gouvernement ne les aurait pas approuvés à son tour.*

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, anders had de regering die ook niet goedgekeurd.

Na de gemeenteraad keurt de regering het

parkeeractieplan goed, maar ze doet dat pas als het conform de ordonnantie is.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Seules quatre communes procèdent par secteurs, et cinq doivent encore le faire.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Negen gemeenten hebben dat dus al gedaan, maar slechts vier voerden sectorisatie in en vijf andere zullen dat nog doen.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Au stade actuel, oui.*

De heer Pascal Smet, minister.- Op dit moment wel, ja.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Ces cinq communes font-elles partie de celles dont le plan de stationnement a déjà été approuvé ? La délimitation de secteurs n'est-elle pas une condition de cette approbation ?*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Behoren die vijf gemeenten tot de gemeenten waarvan het parkeeractieplan al werd goedgekeurd, of is sectorisatie geen voorwaarde voor goedkeuring?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La condition est qu'elles communiquent comment elles entendent organiser leur politique de stationnement.*

De heer Pascal Smet, minister.- De voorwaarde is dat ze duidelijk moeten meedelen hoe ze het parkeerbeleid zullen voeren.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Sur les neuf communes qui sont en ordre avec le plan, quatre ont déjà procédé à une sectorisation et cinq autres, dont Schaerbeek, doivent encore le faire.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kortom, van de negen gemeenten die in orde zijn met het plan, hebben er vier de sectorisatie al ingevoerd en de andere vijf, waaronder Schaarbeek, zullen dat nog doen.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Elles le feront toutes.*

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt. Ze zullen dat allemaal doen.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- L'Agence du stationnement ne devra donc plus évaluer ces neuf communes ?*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Betekent dit dat het parkeeragentschap die negen gemeenten niet meer hoeft te evalueren?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- C'est exact.*

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, dat klopt.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Je présume que les autres communes travaillent d'arrache-pied à leurs plans, or trois d'entre elles n'ont pas réagi, alors que vous faisiez encore récemment partie de la majorité de l'une d'entre elles, la Ville de Bruxelles.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ga er dan vanuit dat er volop gewerkt wordt aan de plannen van de overige gemeenten. Van drie gemeenten hebt u echter geen respons gekregen, ook al behoorde u in een van die gemeenten, namelijk Brussel-Stad, tot voor kort tot de meerderheid?

(Remarques du président)

(Opmerkingen van de voorzitter)

Quelles démarches sont-elles entreprises vis-à-vis de ces trois communes ?

Welke stappen worden er gezet ten opzichte van die drie gemeenten?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Elles seront rappelées à l'ordre si elles n'agissent pas rapidement.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Vous n'avez donc entrepris aucune action à leur encontre, un an et demi après l'entrée en vigueur de la législation ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Elles ont reçu le message qu'elles devaient passer à l'action, sous peine que nous intervenions.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Ce n'est pas vraiment rapide.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Nous leur avons accordé un délai raisonnable.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Raisonnablement long, en effet.*

Quelles sont les communes qui ont confié la gestion de leur stationnement à parking.brussels ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Berchem-Sainte-Agathe, Molenbeek, Ganshoren, Forest, Anderlecht, Jette et Evere.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Ma dernière question porte sur les parcmètres. Est-il exact que l'Agence du stationnement établit un cahier des charges pour une centrale d'achats ?*

M. le président.- Vous posez des questions auxquelles le ministre a déjà répondu.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Puis-je encore poser une question ?*

M. le président.- Il a clairement cité les communes qui ont déjà arrêté leur plan d'action, celles qui ne l'ont pas encore fait, celles qui vont le faire et celles qui doivent le faire.

De heer Pascal Smet, minister.- Die gemeenten zullen snel iets moeten doen, want anders zullen wij ze tot de orde roepen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Begrijp ik het goed dat u anderhalf jaar nadat de wetgeving in werking trad, nog geen actie hebt ondernomen ten opzichte van die drie gemeenten?

De heer Pascal Smet, minister.- De boodschap werd overgebracht. Ze moeten nu actie ondernemen, anders zullen wij dat doen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat is niet erg snel.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben hun een redelijke termijn gegeven.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat is toch wel een lange redelijke termijn.

Kunt u aan het verslag toevoegen welke gemeenten het beheer uitbesteed hebben aan parking.brussels? U had het immers alleen over aantallen.

De heer Pascal Smet, minister.- De gemeenten Sint-Agatha-Berchem, Molenbeek, Ganshoren, Vorst, Anderlecht, Jette en Evere hebben het beheer al uitbesteed.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijn laatste vraag betreft de parkeermeters. Klopt het dat het parkeeragentschap een bestek aan het opstellen is voor een aankoopcentrale? Dat is natuurlijk niet verplicht.

De voorzitter.- U stelt vragen waarop de minister al heeft geantwoord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is een interpellatie. Ik mag toch nog een vraag stellen?

De voorzitter.- Hij heeft duidelijk de gemeenten genoemd die hun actieplan goedkeurden, die die dat nog niet deden, die die het zullen doen en die die het moeten doen. Door die vragen opnieuw te

stellen, hebt u uw spreektijd opgebruikt.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- J'aurais aussi pu poser toutes mes questions en une fois et répliquer. J'ai répliqué brièvement et je voudrais poser ma dernière question. J'ai attendu un mois avant que mon interpellation ne soit mise à l'ordre du jour.*

Je ne comprends pas bien ce que vous voulez dire lorsque vous parlez de cahier spécial des charges et de centrale d'achat, car la Ville de Bruxelles a récemment renouvelé ses parcmètres. Un achat commun n'est donc pas du tout obligatoire.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik had al mijn vragen ook in één keer kunnen stellen en mijn repliek kunnen geven. Ik heb een korte repliek gegeven, laat mij nu toch even mijn vraag stellen. Ik heb langer dan een maand moeten wachten vooraleer mijn vraag aan bod kwam. Een beetje respect voor de parlementsleden mag nog wel en bovendien denk ik dat de minister groot genoeg is om op mijn vragen te antwoorden.

U hebt het over een bestek en een aankoopcentrale, al is het mij niet helemaal duidelijk wat u daarmee bedoelt. Er wordt een bestek opgesteld voor een gemeenschappelijke aankoop via het parkeeragentschap. De stad Brussel heeft echter onlangs nog haar parkeermeters vernieuwd. Die gemeenschappelijke aankoop is dus helemaal niet verplicht. Het gaat louter om een aanbod voor als er parkeermeters moeten worden vervangen. Dat systeem zal met andere woorden de eerstvolgende twintig jaar niet worden gebruikt.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Il s'agit d'une méthode d'harmonisation, comme la N-VA l'applique également pour fusionner les zones de police.*

De heer Pascal Smet, minister.- Het gaat om een harmonisatiemethode, zoals de N-VA die ook toepast om de politiezones samen te voegen.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Les Bruxellois ont toujours du mal à s'y retrouver dans les différentes sortes de parcmètres.*

- L'incident est clos.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het blijft een hele klus voor de Brusselaars om wijs te geraken uit al die verschillende parkeermeters.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "la liste des points noirs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de lijst van zwarte verkeerspunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- En novembre 2015, à la suite d'une étude réalisée par Bruxelles Mobilité et Vias Institute, la secrétaire d'État a publié une liste des points noirs de la sécurité routière en disant qu'il fallait s'en occuper de toute urgence et en en reportant la responsabilité sur son collègue, M. Smet. Mais, à la fin de l'année dernière, seuls six avaient été résolus.*

Certes, il s'agit souvent de carrefours complexes impliquant différents usagers de la route, et je comprends qu'il faille un calendrier clair et de la coordination pour élaborer une solution aux problèmes. Mais les progrès restent d'une lenteur exaspérante. N'oublions pas que, dans certains cas, il s'agit de situations mortellement dangereuses. Aux remarques de Bruzz à ce propos, le cabinet Smet a répondu que, pour les points les plus problématiques, un projet était prêt ou à l'étude.

Après deux ans et demi, il est urgent de démarrer les projets. Si on dit qu'un projet est prêt à démarrer pourquoi est-il encore à l'étude ? L'étude relative aux points noirs comportait des solutions réalisables à court terme. N'était-ce pas suffisant pour s'y mettre ?

J'attends d'un ministre en charge de la Mobilité qu'il ait une approche proactive de la sécurité routière. L'administration a estimé utile de reprendre les voiries communales dans l'étude sur les points noirs et vous devez vous atteler à responsabiliser les administrations communales et à suivre ce qu'elles font de l'étude, pas vous contenter de les informer.

Où en est le travail sur les 30 points noirs de la circulation routière ? Quel budget a-t-il été dégagé pour y améliorer la situation ? Combien de fonctionnaires s'occupent-ils exclusivement de cette problématique ? Estimez-vous que votre administration ait donné suffisamment de résultats en deux ans et demi ?

La liste des 30 point noirs est issue d'une étude portant sur 100 points sensibles, qui exigent aussi une intervention. Pouvez-vous nous donner un

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Eind vorig jaar gaf u mij het overzicht van de lijst van de zwarte verkeerspunten. Er bleken slechts zes zwarte punten van de lijst te zijn weggewerkt. In november 2015 publiceerde de staatssecretaris de lijst naar aanleiding van een studie door Brussel Mobiliteit en het Vias Institute. De staatssecretaris stelde dat de vermelde zones dringend onder handen moesten genomen worden en schoof de verantwoordelijkheid door naar haar collega, de heer Smet. Na twee en een half jaar blijkt dat het merendeel van die punten nog niet is aangepakt.

Ik begrijp uiteraard dat een duidelijke planning en coördinatie noodzakelijk is voor de uitwerking van een duidelijke oplossing voor de problemen. Het gaat hier vaak over complexe kruispunten waar meerdere weggebruikers samenkomen. Dat neemt niet weg dat de vooruitgang in het dossier tergend langzaam blijft. In enkele gevallen gaat het om levensgevaarlijke situaties, die grote gevolgen kunnen hebben voor eventuele slachtoffers. Het Generaal Meiserplein vormt een perfect voorbeeld van de problematiek. Er wordt al jaren gewacht op een kordate aanpak in dat dossier. De uitwerking van een oplossing belandt echter telkens opnieuw in Brussels drijfzand. Op de opmerkingen die Bruzz daarover gaf, antwoordde het kabinet van minister Smet dat er voor de meest problematische punten een project klaarligt, al dan niet in studiefase.

Na twee en een half jaar wordt het dringend tijd om projecten effectief op te starten. Als er wordt gezegd dat een project klaar is om te starten, waarom zit het dan nog in de studiefase? De studie over de zwarte verkeerspunten zelf bevatte ook enkele oplossingen die op korte termijn gerealiseerd konden worden. Was die studie niet afdoende om mee aan de slag te gaan?

Ik verwacht van een minister die bevoegd is voor mobiliteit, een proactieve aanpak inzake verkeersveiligheid. De gemeenten moeten niet alleen op de hoogte gesteld worden van de expertise van de gewestelijke administraties. U dient eveneens sterk in te zetten op de responsabilisering van de gemeentebesturen. Blijkbaar vond de administratie het nuttig om

aperçu de la situation à ces autres endroits ?

D'après votre réponse à ma question écrite, sept points noirs tombent sous la compétence de la Ville de Bruxelles. Suivez-vous les progrès de ces dossiers ? Avez-vous une idée du traitement à réserver aux points noirs situés sur les voiries communales ?

L'étude sur les points noirs se basant sur des données rassemblées entre 2010 et 2013, il est possible que de nouveaux points posent depuis d'importants problèmes de sécurité routière. Pourquoi n'optez-vous pas pour une liste dynamique des points noirs ? La répartition des compétences entre la secrétaire d'État en charge de la sécurité routière, et vous-même qui êtes en charge de la mobilité et des travaux publics, vous semble-t-elle être un frein à une politique cohérente de la circulation routière, en particulier en ce qui concerne les points noirs ?

gemeentelijke wegen op te nemen in de studie van de zwarte punten, maar vindt u het nu helemaal niet meer de moeite om op te volgen wat de gemeenten hiermee doen.

Kunt u een duidelijke stand van zaken geven voor de verschillende verkeerspunten die in de lijst van dertig zwarte verkeerspunten werden opgenomen? Welk budget wordt er uitgetrokken voor de verbetering van de dertig punten? Hoeveel ambtenaren zijn uitsluitend met de problematiek bezig? Leverde uw administratie volgens u voldoende resultaat de afgelopen twee en een half jaar?

De lijst van dertig zwarte verkeerspunten kwam uit een studie van honderd verkeersgevoelige punten. Die moeten natuurlijk ook aangepakt worden. Wat is de stand van zaken voor de andere punten? Worden die ook aangepast? Kunt u ons het overzicht bezorgen?

In een antwoord op mijn schriftelijke vraag verwijst u naar zeven verkeerspunten waarvoor de stad Brussel bevoegd is. Volgt u de vooruitgang in die dossiers mee op? Hebt u een idee hoe de zwarte verkeerspunten die op gemeentewegen liggen, aangepakt moeten worden?

De studie over de zwarte verkeerspunten baseert zich op gegevens verzameld voor de periode van 2010 tot 2013. Het is mogelijk dat een aantal nieuwe verkeerspunten, die niet op de lijst staan, intussen aanzienlijke problemen inzake verkeersveiligheid vormen. Waarom kiest u bewust niet voor een dynamische lijst van zwarte punten? Vormt de bevoegdheidsverdeling met enerzijds verkeersveiligheid bij de staatssecretaris en anderzijds mobiliteit en openbare werken bij u een rem op een coherent verkeersbeleid, meer bepaald inzake de zwarte verkeerspunten?

Discussion

Bespreking

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Six de ces points noirs sont réglés, il y a un accord définitif pour cinq autres, quatre ont été repris dans des dossiers plus vastes, et six sont en phase d'étude et de concertation. Bordet a reçu une*

De heer Pascal Smet, minister.- Zes van die punten zijn weggewerkt, over vijf andere is er een definitief akkoord. Er werden er vier opgenomen in ruimere dossiers, zes zitten in de onderzoeks- en overlegfase, Bordet krijgt een gedeeltelijke

solution provisoire dans l'attente des plans définitifs pour l'extension de la ligne de métro Nord, Meiser dépend du réaménagement global, et sept points se trouvent sur des voiries de la Ville de Bruxelles.

Il n'y a pas de budget spécifique aux points noirs parce que les travaux s'intègrent parfaitement dans les budgets généraux, dans le cadre de projets de réaménagement, de la STIB, du programme Avanti, etc.

Le problème, c'est la complexité des dossiers réunissant des voiries communales et régionales, des lignes de tram, des accès de parking, des routes logistiques, et des mauvais choix faits dans le passé.

La coordination de toutes les actions est confiée à un fonctionnaire de la cellule soutien stratégique et opérationnel, et, à ses côtés, deux personnes sont responsables pour l'infrastructure. D'après l'audit, Bruxelles manque de chefs de projet, de dessinateurs et de contrôleurs de chantier. C'est pourquoi nous attendons les recrutements qui sont de la compétence de Mme Laanan.

Une cellule pour les micro-investissements a été créée au sein du service entretien des voiries de Bruxelles Mobilité. Nous espérons qu'elle permettra de trouver plus rapidement des solutions de base pour les zones accidentogènes.

Le fait d'avoir choisi 30 zones prioritaires ne nous dispense pas d'intervenir sur les autres. Lors du réaménagement de voiries, nous prenons systématiquement l'analyse des points noirs en compte. Après l'effondrement sur la chaussée de Louvain, nous avons, par exemple, réaménagé la voirie et ainsi traité une zone non prioritaire. Quand toutes les pistes cyclables seront aménagées sur la Petite ceinture, quinze zones accidentogènes non prioritaires seront, de fait, résolues. Cette analyse demeure un outil important de la planification des travaux.

On ne suit pas davantage les communes parce qu'il y a déjà beaucoup à faire au niveau régional. Par le biais de Brulocalis et d'un partenariat avec la Région, il y a eu des tentatives pour faire avancer les communes, en particulier la Ville de Bruxelles,

oplossing in afwachting van de definitieve plannen voor de uitbreiding van de noordelijke metrolijn, Meiser hangt samen met de hele heraanleg en zeven punten bevinden zich op gemeentelijke wegen van de stad Brussel.

Er is geen specifiek budget, omdat de werken aan de punten perfect passen in de algemene budgetten, net zoals bij fietspaden. Ze vallen onder heraanlegprojecten, onder de MIVB, onder het Avanti-programma, onder de stockcontracten enzovoort. We hebben dus geen nood aan een specifiek budget.

Het budget is trouwens niet het probleem. Dat is de complexiteit van de dossiers, waarin gemeente- en gewestwegen, tramlijnen, parkeerontsluiting, logistieke routes en slechte keuzes uit het verleden samenkomen.

De coördinatie van alle acties zit bij een ambtenaar die deel uitmaakt van de cel strategische en operationele ondersteuning, naast wie nog twee personen verantwoordelijk zijn voor de infrastructuur. Uit de audit weten we dat Brussel Mobiliteit een tekort heeft aan projectleiders, tekenaars en werfcontroleurs. Daarom wachten we op de rekruteringen die onder de bevoegdheid vallen van staatssecretaris Laanan.

Bij de dienst Onderhoud van Brussel Mobiliteit werd er een cel voor micro-investeringen opgericht. We hopen dat er sneller basisoplossingen komen voor de ongevalgevoelige zones.

We fixeren ons op de dertig meest gevoelige punten, omdat wij die als eerste willen oplossen. Dat betekent niet dat we geen rekening houden met de andere, niet-prioritaire ongevalgevoelige zones. Bij de heraanleg van wegen houden we systematisch rekening met die analyse. Dat is ook in het verleden al gebeurd. Na het zinkgat op de Leuvensesteenweg hebben we de weg bijvoorbeeld heraangelegd en daarmee ook een niet-prioritaire zone aangepakt. Wanneer alle fietspaden op de Kleine Ring zullen aangelegd zijn, zijn meteen veertien niet-prioritaire ongevalgevoelige zones uit de lijst van honderd ook opgelost. Het blijft dus een belangrijk instrument in de planning van de werkzaamheden.

mais cela n'a pas marché.

Nous pouvons en effet actualiser la liste, mais vous connaissez le problème de la liste dynamique en Flandre : des points problématiques à un moment donné ne sont pas résolus parce que d'autres points plus prioritaires s'ajoutent. Nous préférons donc traiter systématiquement tous les points noirs.

À la différence de la Flandre, Bruxelles est fortement urbanisée et, en conséquence, il est aussi possible d'y diminuer significativement le nombre d'accidents par la mise en œuvre de zones 30.

Les interventions structurelles ne garantissent pas l'absence d'accident. Les gens peuvent toujours rouler trop vite et ignorer les règles de conduite automobile.

La répartition des compétences n'est pas un obstacle à une politique cohérente de la circulation. La difficulté réside davantage dans la complexité du contexte urbain. En outre, il faut absolument disposer de davantage de personnel et accélérer les procédures de recrutement.

De reden waarom de gemeenten niet meer gevolgd worden, is dat er zo al veel werk is. U weet dat er op gewestelijk niveau veel te doen is. Er zijn pogingen ondernomen om er via Brulocalis en een partnerschap met het gewest voor te zorgen dat de gemeenten, en in het bijzonder Brussel-Stad, vooruitgang boeken. Maar die zijn niet gelukt.

We kunnen de lijst uiteraard bijwerken, maar u kent het probleem met de zogenaamde dynamische lijst in Vlaanderen ook: punten die op een bepaald moment als problematisch gelden, raken niet opgelost omdat er weer andere punten bijkomen die meer prioriteit krijgen. Daarom verkiezen we om de zwarte punten systematisch weg te werken.

U moet ook een onderscheid maken tussen Vlaanderen en Brussel. Brussel is zwaar verstedelijkt, terwijl het in Vlaanderen toch vaak om een veeleer landelijke omgeving gaat. In een stedelijke omgeving vermindert het aantal ongevallen ook significant door die andere structurele maatregel in te voeren: de zone 30. Gelukkig gebeurt dat ook daadwerkelijk.

Bovendien bieden infrastructurele ingrepen geen volledige garantie dat er nooit meer een ongeval kan gebeuren. Mensen kunnen nog altijd te snel rijden. Ze kunnen de verkeersregels nog altijd aan hun laars lappen.

Op zich zet de bevoegdheidsverdeling geen rem op een coherent verkeersbeleid. De moeilijkheid is veeleer de complexiteit van de stedelijke context. Daarnaast is er ook absoluut meer personeel nodig. Daaraan wordt gewerkt, maar dat neemt niet weg dat de aanwervingsprocedures sneller zouden kunnen verlopen. Ook op dat vlak wordt er evenwel vooruitgang geboekt.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Vous dites qu'il y a suffisamment d'argent.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat het budget geen probleem is en dat er geld genoeg is.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Il n'y a jamais suffisamment d'argent, mais une solution peut être trouvée dans le cadre du budget.*

De heer Pascal Smet, minister.- Er is nooit geld genoeg, maar er kan een oplossing gevonden worden binnen het budget.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Le problème réside donc davantage dans le manque de personnel pour suivre les dossiers, formuler des propositions, dessiner des plans et veiller au déroulement des projets.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het probleem ligt dus veeleer bij het gebrek aan personeel om alle dossiers op te volgen, voorstellen te formuleren, plannen te tekenen en ervoor te zorgen dat de projecten lopen. Is dat een correcte analyse?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- C'est une partie du problème.*

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is een deel van het probleem.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Admettez que l'adaptation des points prioritaires traîne.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U moet toch toegeven dat de aanpassingen van de prioritaire punten traag verlopen?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Cela pourrait aller plus vite, mais il faut tenir compte de la réalité. Quoi qu'il en soit, cela avance et, parmi les exemples fournis, l'introduction de la zone 30 en est la meilleure preuve.*

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals met alles in dit gewest, zou het sneller kunnen. Maar je moet nu eenmaal rekening houden met de realiteit. Het gaat wel degelijk vooruit. Ik heb daarvan al voorbeelden gegeven. De efficiëntste maatregel is de invoering van de zone 30.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Oui, mais il s'agit de voiries régionales.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ja, maar dit gaat over gewestwegen.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Le plus efficace est la mise en place d'une zone 30 et son respect.*

De heer Pascal Smet, minister.- Het efficiëntst is de invoering van de zone 30 en de naleving ervan. Daar zit schot in.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Oui, mais il s'agit de points noirs situés sur des voiries régionales et pour lesquels des interventions structurelles sont nécessaires. Ne dites pas que les communes entravent votre action.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Maar het gaat over zwarte verkeerspunten op gewestwegen waarvoor infrastructurele ingrepen nodig zijn. U bent daarvoor bevoegd. U kunt toch niet zeggen dat u daar hinder van de gemeenten ondervindt.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Si. Ces voiries rejoignent toujours des voiries communales. Se concerter demande du temps. S'il n'y avait qu'une seule ville, ce serait beaucoup plus simple.*

De heer Pascal Smet, minister.- Toch wel! Die wegen sluiten altijd aan op gemeentewegen. Je kunt die punten niet zomaar aanpakken, je moet het geheel bekijken. In discussie en overleg kruipt tijd. Als dit één stad zou zijn, zou het allemaal veel eenvoudiger zijn.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Nous sommes d'accord. Pourrais-je recevoir un aperçu écrit de l'état de ces 100 points ?*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Daarover zijn we het eens.

Kan ik een schriftelijk overzicht krijgen van de stand van zaken van die honderd punten?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zal ik bekijken.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

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

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Les voitures partagées en libre-service intégral (free floating), qui peuvent être garées partout grâce à une carte de stationnement régionale, existent depuis 2016 en Région bruxelloise. Fin 2017, DriveNow disposait de 301 cartes de stationnement et Zipcar, de 254.*

Les sociétés exerçant en libre-service intégral sont tenues de remettre un rapport annuel à Bruxelles Mobilité au début de l'année, ce qu'elles ont fait début 2017 et qui a permis d'observer que la distance moyenne parcourue s'élevait à 7,5km et la durée moyenne des trajets, à une demi-heure.

Par ailleurs, il est exigé des opérateurs qu'ils développent, dans l'année suivant leur agrément, une offre combinée avec les transports publics. Aucun d'entre eux n'étant encore parvenu à conclure d'accord avec la STIB en décembre 2017, vous aviez dit que vous réuniriez les parties concernées autour d'un modèle de base et d'un modèle optionnel que vous leur suggéreriez.

En décembre 2017, vous avez également dit que la prime Bruxell'Air était en cours de révision dans le cadre de l'introduction de la zone de basse émission (LEZ) et en vue d'une extension à d'autres systèmes de voitures partagées que la seule société

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de evaluatie van autodelen via free floating".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In 2016 werd het in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogelijk om deelwagens aan te bieden via een model van free floating. Daarbij kan een deelwagen, dankzij een gewestelijke parkeerkaart, overal in het gewest achtergelaten worden, anders dan bij een autodeelsysteem met vaste standplaatsen. Eind 2017 waren er 301 parkeerkaarten afgeleverd voor DriveNow en 254 voor Zipcar.

De aanbieders van deelwagens via free floating zijn verplicht om aan het begin van het jaar een jaarverslag te bezorgen aan Brussel Mobiliteit. Voor 2016 werden die verslagen in het begin van 2017 aan de dienst bezorgd. Daaruit bleek onder andere dat de gemiddeld afgelegde afstand ongeveer 7,5 km bedroeg en de gemiddelde duurtijd ongeveer een half uur. In december 2017 liet u weten dat de jaarverslagen voor 2017 binnenkort aan Brussel Mobiliteit bezorgd zouden worden.

Een andere belangrijke vereiste voor freefloatingoperatoren is om binnen het jaar na de erkenning een gecombineerd aanbod met het openbaar vervoer te ontwikkelen. In december 2017 was echter nog geen enkele aanbieder erin geslaagd een dergelijke overeenkomst te sluiten met de MIVB. U zei toen dat u alle partijen rond de

Cambio.

Beaucoup estiment que les voitures partagées, en free floating ou non, peuvent grandement contribuer à la mobilité et à la viabilité de Bruxelles.

La première évaluation du libre-service intégral a été réalisée gratuitement par le groupe de recherche MOBI, qui devait ensuite élaborer une proposition formelle de projet avec Bruxelles Mobilité pour donner une validité scientifique aux futures analyses. Qu'en est-il ? Que devons-nous entendre par " validité scientifique" ?

En décembre 2017, vous avez dit que parking.brussels effectuerait les consultations en collaboration avec Bruxelles Mobilité puis avec MOBI. Qu'en est-il précisément ? Qui fait quoi ?

Les opérateurs de free floating ont-ils remis leur rapport annuel à Bruxelles Mobilité au début de l'année ? Quelles conclusions peut-on en tirer en ce qui concerne la distance moyenne parcourue et la durée moyenne ? Où les véhicules en libre-service intégral sont-ils le plus souvent utilisés ?

Combien de cartes de stationnement ont-elles été délivrées aux opérateurs de free floating ? Combien de véhicules en libre-service intégral n'étaient-ils pas en ordre en 2017, notamment en termes d'exigences environnementales ou de cartes de stationnement ? Combien de conducteurs ont-ils commis des infractions au Code de la route avec ces véhicules ?

En ce qui concerne l'offre combinée avec les transports publics, quel fut le résultat de votre concertation avec les parties concernées ? Expliquez-nous le modèle de base dont il était question. Que proposent les opérateurs de free floating ?

MOBI allait étudier si le trajet entre le domicile et le lieu de travail en véhicule partagé se faisait au détriment des transports publics. En savez-vous déjà plus ?

La prime Bruxell'Air a-t-elle été étendue aux voitures partagées en free floating ? De quelle façon ?

tafel zou brengen en dat u een standaardpakket voor de partijen zou uitwerken. Er zou daarnaast ook nog een optioneel pakket worden vastgelegd.

In december 2017 zei u bovendien dat de Brussel'Air-premie op dat moment werd herzien in het kader van de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) en met het oog op een uitbreiding naar de andere autodeelsystemen. Tot dan zat immers alleen Cambio in het pakket.

Heel wat mensen zijn ervan overtuigd dat autodeelsystemen, met of zonder free floating, een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de mobiliteit in en de leefbaarheid van Brussel.

De eerste evaluatie van free floating werd gratis uitgevoerd door de onderzoeksgroep MOBI. Die zou daarna, samen met Brussel Mobiliteit, een formeel projectvoorstel doen om de toekomstige enquêtes en analyses te verwetenschappelijken. Hoe staat het daarmee? Wat moeten we begrijpen onder 'verwetenschappelijking'?

In december 2017 zei u dat parking.brussels de bevraging in samenwerking met Brussel Mobiliteit en later met MOBI zou uitvoeren. Hoe zit dat precies in elkaar? Wie neemt welke taak voor zijn rekening?

Bezorgden de aanbieders van free floating hun jaarverslagen begin dit jaar aan Brussel Mobiliteit? Wat gebeurt ermee? Welke conclusies kunnen er worden getrokken over de gemiddelde afgelegde afstand en de gemiddelde rijtijd? Waar worden freefloatingwagens het vaakst gebruikt?

Hoeveel parkeerkaarten zijn er ondertussen uitgereikt aan freefloatingaanbieders? Hoeveel freefloatingwagens waren in 2017 niet in orde met de voorschriften, bijvoorbeeld op het vlak van milieueisen of de parkeerkaart? Hoeveel bestuurders begingen in 2017 een verkeersovertreding met een freefloatingwagen?

Hoewel de freefloatingaanbieders verplicht zijn om samen met de MIVB een gecombineerd aanbod met het openbaar vervoer uit te werken, had tot een paar maanden geleden nog geen enkele aanbieder daarvoor gezorgd. Ik vind dat een gemiste kans. Hebt u ondertussen alle partijen rond de tafel gekregen? Wat was het resultaat? Kunt u enige

toelichting geven bij het standaardpakket dat ontwikkeld zou worden? Wat bieden de freefloatingaanbieders ondertussen aan?

Belangrijk om te weten is of het woon-werkverkeer met autodelen ten koste gaat van het openbaar vervoer. MOBI zou dit verder uitzoeken. Hebt u hier al meer zicht op?

Is de Brussel'Air-premie ondertussen uitgebreid tot freefloatingdeelwagens? Kunt u toelichten op welke manier dat gebeurt?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Comme stipulé dans l'article 7 de l'arrêté relatif aux voitures partagées, parking.brussels est en charge de la collecte de données des opérateurs et de leur analyse. Chaque année, en mars, les opérateurs doivent transmettre leurs données - nombre de véhicules, de clients et de réservations, caractéristiques des trajets parcourus, etc. - en utilisant un formulaire établi par parking.brussels. Le groupe MOBI, initialement chargé par le cabinet de l'analyse des données, n'a fait que confirmer l'analyse de parking.brussels. Les nouvelles données qui nous sont parvenues seront traitées dans les prochains mois.*

Le nombre de cartes de stationnement délivrées aux opérateurs de free floating est de 320 pour DriveNow, et de 254 pour Zipcar.

Les infractions au Code de la route sont de la compétence de la police.

Nous avons rappelé par courrier aux partenaires l'obligation d'élaborer une offre combinée avec celle de la STIB et nous espérons rapidement conclure un accord avec cette dernière.

En collaboration avec parking.brussels, nous examinons les questions à ajouter. Nous n'avons pas conclu de nouveau contrat avec Bruxelles Mobilité et la Vrije Universiteit Brussel (VUB) parce que le coût était trop élevé par rapport aux apports de l'analyse. Il est, de surcroît, plus intéressant de s'intéresser aux gens qui ne font pas encore usage des voitures partagées. Les gens qui

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals bepaald in artikel 7 van het besluit inzake autodelen, is parking.brussels belast met het verzamelen van de gegevens van de operatoren en het analyseren ervan. Tegen maart van elk jaar moeten de operatoren de gegevens doorsturen. Het betreft exploitatiegegevens per station en algemeen, het aantal deelauto's, het aantal klanten, het aantal reservaties, de kenmerken van het afgelegde traject, de dekkingsgraad van de vraag en nog enkele bijkomende statistische gegevens. Er wordt een vragenlijst gebruikt die opgesteld is door parking.brussels. Aanvankelijk werd MOBI door het kabinet belast met de analyse van de gegevens, maar die bevestigde enkel de analyse van parking.brussels. We hebben de nieuwe gegevens onlangs ontvangen. Ze worden in de komende maanden verwerkt.

Het aantal freefloatingvrijstellingskaarten is 320 stuks voor DriveNow en 254 stuks voor Zipcar.

Inbreuken op de wegcode vallen onder de bevoegdheid van de politie.

Er is nog geen vooruitgang inzake het gecombineerde aanbod van free floating en MIVB. We hebben alle partners er per brief aan herinnerd dat dat verplicht is en hopen dat er snel een akkoord komt met de MIVB.

We bekijken momenteel samen met parking.brussels welke bijkomende vragen noodzakelijk zijn. We hebben geen bijkomend contract gesloten met Brussel Mobiliteit en de

utilisent le système en sont globalement satisfaits, mais beaucoup de Bruxellois ignorent encore qu'il existe. Nous voulons réaliser une campagne avec tous les acteurs concernés pour faire connaître l'initiative à tous les Bruxellois. Cela nous semble beaucoup plus utile que la réalisation d'analyses intermédiaires. Une analyse après cinq ans est, en revanche, recommandée.

L'arrêté sur la prime Bruxell'Air est en cours d'adaptation. Nous en discuterons prochainement au gouvernement, de sorte que les opérateurs de free floating puissent s'y adapter à l'automne.

Vrije Universiteit Brussel (VUB) omdat het prijskaartje in verhouding tot wat de analyse uiteindelijk zou opleveren, te hoog was. Het is bovendien interessanter om te kijken naar de mensen die er nog geen gebruik van maken. De ervaring leert ons dat mensen die gebruikmaken van het systeem, over het algemeen wel tevreden zijn. We willen samen met alle betrokken partijen een campagne voeren om het initiatief bekend te maken bij alle Brusselaars. Er zijn namelijk nog veel Brusselaars die niet eens weten dat het bestaat. Dat lijkt ons veel nuttiger dan het maken van tussentijdse analyses. Uiteraard is een grondige analyse na een vijftal jaren aan te bevelen. Er moet wat tijd overheen gaan.

We moeten ook niet alles voortdurend kapot willen analyseren. Soms vervallen we in kortetermijndenken. Daarom gebruiken we de middelen alvast liever om promotie te voeren dan om nog maar eens analyses uit te voeren.

Het besluit over de Brussel'Air-premie wordt op het moment aangepast. We zullen het spoedig in de regering bespreken, zodat de freefloatingoperatoren in het najaar zullen kunnen doen wat ze moeten doen in het kader van de Brussel'Air-premie.

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- En ce qui concerne l'offre combinée avec les transports publics, le courrier que vous avez envoyé aux acteurs concernés n'équivaut pas à la vraie discussion que vous aviez promise.*

De heer Paul Delva (CD&V).- In verband met het gecombineerde aanbod met het openbaar vervoer verklaarde u dat u de partijen rond de tafel zou brengen om tot een oplossing te komen. Dat is toch nog iets anders dan een brief sturen.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Nous avons d'abord donné des instructions orales puis demandé qu'ils cherchent ensemble une solution. Nous ne pouvons pas tout résoudre pour eux. Nous leur avons donné plus de temps. En l'absence de résultats, nous les convoquerons.*

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben eerst mondelinge instructies gegeven en dan gevraagd dat ze samen een oplossing zouden zoeken. We kunnen ook niet alles voor hen oplossen. We hebben ze nu ook nog wat meer tijd gegeven. Als er geen resultaten worden geboekt, zullen we ze inderdaad zelf rond de tafel brengen.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Je comprends que certaines choses demandent du temps, mais cela dure depuis 2016.*

De heer Paul Delva (CD&V).- We zijn begonnen in 2016. Ik begrijp dat sommige dingen tijd vergen, maar...

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Il n'y*

De heer Pascal Smet, minister.- Niet alleen bij de

a pas que les opérateurs qui sont en cause.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Qui d'autre ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Il faut regarder des deux côtés. Le covoiturage connaissant, en outre, un grand succès, nous sommes plus tolérants. Mais nous avons sommé les deux parties d'avancer.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- C'est justement en raison de ce succès qu'il est essentiel de développer une offre combinée. J'espère que nous parviendrons rapidement à une solution.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Vous avez aussi dû remarquer que DriveNow avait élargi son terrain d'action et était maintenant accessible à Molenbeek-Saint-Jean.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- En effet.*

- L'incident est clos.

operatoren.

De heer Paul Delva (CD&V).- Bij wie dan nog?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk dat je af en toe naar beide kanten moet kijken. Het autodelen is bovendien een groot succes. Dat is ook de reden waarom we wat toleranter zijn. Al vanaf het begin zijn er goede resultaten. We hebben beide partijen echter aangemaand om stappen te zetten.

De heer Paul Delva (CD&V).- Net omdat het zo'n groot succes is, vind ik het zo belangrijk dat er een gecombineerd aanbod komt. Ik hoop dat we inderdaad snel tot een oplossing kunnen komen.

De heer Pascal Smet, minister.- U hebt ongetwijfeld ook gemerkt dat DriveNow zijn actieterrein heeft uitgebreid en nu ook beschikbaar is in Sint-Jans-Molenbeek.

De heer Paul Delva (CD&V).- Inderdaad.

- Het incident is gesloten.

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'obligation de signaler la suppression d'emplacements de parcage à l'Agence du stationnement".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- En vertu de l'article 57 de l'ordonnance sur le stationnement, tous les gestionnaires de voirie, tels que les instances régionales, les sociétés de transport public et les communes, ont l'obligation de signaler à parking.brussels la date et le nombre d'emplacements de stationnement supprimés sur la*

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 verplicht melden van het schrappen van parkeerplaatsen aan het Parkeeragentschap".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ingevolge artikel 57 van de parkeerordonnantie hebben alle wegbeheerders, de instanties die actief zijn op de openbare weg, zoals de gewestinstanties, de openbaarvervoersmaatschappijen en de gemeenten, de verplichting om het aan het Parkeeragentschap te melden wanneer en hoeveel autoparkeerplaatsen

voie publique. À l'une de mes récentes questions écrites, vous avez répondu que parking.brussels ignore combien d'emplacements sont ou seront supprimés dans les communes bruxelloises. Les chiffres connus proviennent principalement des organes régionaux.

Pour faciliter la procédure de signalement, parking.brussels aurait l'intention d'intégrer un outil web dans le futur centre de connaissances Stationnement. Cet outil devrait être disponible cette année.

L'année dernière, seules cinq communes ont signalé la suppression de places de parking. Pourquoi pensez-vous que les autres communes ne prennent pas à cœur cette obligation ? Vous êtes-vous concerté avec elles sur le sujet ? Parking.brussels mène-t-elle également une concertation avec les communes ?

Existe-t-il une procédure pour signaler le nombre d'emplacements supprimés ? Quelles actions entreprend parking.brussels pour obtenir une image complète de la situation ? Comment ont réagi les communes à votre courrier ? Les communes peuvent-elles être sanctionnées si elles se dérobent à l'obligation de signalement prévue par l'ordonnance ?

Comment veillez-vous à ce que les communes prennent à cœur leur obligation de signalement, dans l'attente de l'outil en ligne ?

Enfin, qu'en est-il du centre de connaissances Stationnement ? Quand sera-t-il opérationnel ?

op de openbare weg geschrapt worden. Onlangs diende ik daarover een schriftelijke vraag in. U antwoordde dat het Parkeeragentschap niet weet hoeveel parkeerplaatsen op de openbare weg geschrapt worden of geschrapt zullen worden in de Brusselse gemeenten. Er zijn wel een aantal cijfers bekend bij het Parkeeragentschap, die vooral afkomstig zijn van gewestelijke organen zoals Brussel Mobiliteit, de MIVB en Brussel Leefmilieu. Blijkbaar nemen de gemeenten zelf de meldingsplicht veel minder ter harte, hoewel parking.brussels hierover alle gemeenten aanschreef.

Om de meldingsprocedure te vergemakkelijken, zou parking.brussels de intentie hebben om in het toekomstige kenniscentrum Parkeren een webtool te integreren om de meldingen te vergemakkelijken. U zei dat de tool nog dit jaar ter beschikking zou komen. Het is belangrijk voor het Parkeeragentschap dat het beschikt over een correct beeld van het aantal parkeerplaatsen in de stad en van het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt.

Slechts vijf gemeenten meldden vorig jaar dat er parkeerplaatsen zouden verdwijnen. Waarom denkt u dat de andere gemeenten de meldingsplicht niet ter harte nemen? Hebt u daarover overleg gevoerd met de gemeenten? Voert het Parkeeragentschap overleg met de gemeenten?

Bestaat er een procedure om het aantal geschrapte parkeerplaatsen te melden? Welke acties onderneemt het Parkeeragentschap om een volledig beeld te krijgen? Hoe reageerden de gemeenten op uw brief? Kunnen de gemeenten een sanctie krijgen, als ze aan de meldingsplicht in de ordonnantie verzaken?

Hoe zorgt u ervoor dat de gemeenten in afwachting van de webtool hun meldingsplicht wel ter harte nemen?

Ten slotte, hoe ver staat het met het kenniscentrum Parkeren? Wanneer zal het operationeel zijn?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Certaines communes n'ont pas encore pris*

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn meerdere redenen waarom gemeenten niet systematisch

l'habitude de signaler automatiquement à la Région les changements opérés dans l'espace public. De plus, il arrive aussi que les communes suppriment une seule place de parking pour sécuriser un passage piéton ou l'entrée d'une école. Elles estiment alors inutile de signaler cette suppression dans le cadre de la compensation à prévoir. Le fait que les communes doivent trouver des alternatives aux emplacements signalés peut jouer un rôle.

Le signalement est régi par l'article 57 de l'arrêté de juillet 2013, sans toutefois prévoir de procédure spécifique.

Chaque année, parking.brussels envoie une demande d'identification des suppressions à tous les gestionnaires de voirie. Certaines suppressions sont alors constatées de facto lors des mises à jour de ces données.

L'arrêté du gouvernement ne prévoit pas de sanctions. D'ailleurs, l'article concerné est discutable d'un point de vue législatif. Toutefois, parking.brussels continue de demander systématiquement aux gestionnaires de voirie de signaler les emplacements de stationnement supprimés.

Parking.brussels développe une application web cartographique devant permettre de visualiser, télécharger, traiter et mettre à jour les jeux de données par type d'emplacement de stationnement. Chaque utilisateur pourra en outre signaler une erreur ou une modification des données. Il aura accès à un formulaire simple lui permettant de sélectionner le type de signalement qu'il souhaite effectuer et pourra également ajouter des informations complémentaires.

Le centre de connaissances de parking.brussels fonctionne actuellement plutôt comme une banque de données récapitulant l'offre et de la demande, et compilant les jeux de données avec des informations sur les emplacements hors voirie et un relevé des parkings vélos. Parking.brussels œuvre bel et bien à la standardisation des jeux de données existants et futurs et a chargé un bureau d'études du développement de l'application cartographique.

Nous devrions disposer d'un relevé de l'offre

melden dat ze parkeerplaatsen hebben geschrapt. Sommige gemeenten hebben nog niet de gewoonte om automatisch wijzigingen in de openbare ruimte te melden aan het gewest. Bovendien schrappen gemeenten ook wel eens sporadisch een enkele parkeerplaats om een oversteekplaats voor voetgangers of de ingang van een school veiliger te maken. Ze denken dat het in dat geval geen nut heeft om dat te melden in het kader van de compensatie van parkeerplaatsen. Dat gemeenten die geschrapte parkeerplaatsen melden, voor alternatieven moeten zorgen, kan ook een rol spelen.

De melding wordt behandeld in artikel 57 van het besluit van juli 2013. Daarin is echter geen specifieke procedure opgenomen. Er is alleen sprake van een melding bij het Parkeeragentschap en de gemachtigde ambtenaar.

Elk jaar stuurt het Parkeeragentschap een aanvraag tot identificatie van de schrappingen aan alle wegbeheerders. Sommige schrappingen worden de facto vastgesteld tijdens de updates van de gegevens, wanneer bijkomende informatie wordt gevraagd aan de wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de betrokken weg.

In het regeringsbesluit zijn geen sancties opgenomen. Overigens is het betrokken artikel vanuit wetgevend standpunt discutabel. Het gaat immers veeleer om een soort beleidstekst die in artikelvorm is weergegeven en die geen rekening houdt met andere wetgeving, zoals toegekende stedenbouwkundige vergunningen en de wegcode. De manier waarop dat artikel is opgesteld, zal dus ook juridische gevolgen hebben.

Het Parkeeragentschap blijft de wegbeheerders wel systematisch verzoeken om geschrapte parkeerplaatsen te melden.

Het Parkeeragentschap ontwikkelt een cartografische webapplicatie waarmee je de datasets per type parkeerplaats moet kunnen visualiseren, downloaden, behandelen en updaten. Elke gebruiker kan daarbij een vergissing of een wijziging van de gegevens melden. Dankzij een specifieke tool zal de gebruiker toegang krijgen tot een eenvoudig formulier waarbij hij zijn type melding (schrapping, creatie, herinrichting dan wel wijziging) kan kiezen uit een dropdownmenu. Hij

d'emplacements de stationnement sur la voie publique au plus tard dans le courant de 2019.

of zij kan ook bijkomende informatie toevoegen. De manier waarop een en ander nu nog gebeurt, is inderdaad niet meer van deze tijd.

Het kenniscentrum van het Parkeeragentschap fungeert op dit moment veeleer als een gegevensbank met een overzicht van vraag en aanbod, een compilatie van datasets met informatie over parkeerplaatsen buiten de openbare weg en een overzicht van de fietsenstallingen. Het Parkeeragentschap werkt wel aan de standaardisering van de bestaande en toekomstige datasets en vroeg bovendien aan een adviesbureau om de cartografische webapplicatie te ontwikkelen. Die zal dienen als interface voor de verspreiding en de updates.

Normaal gezien wordt er uiterlijk in de loop van 2019 een overzicht gemaakt van het aanbod aan parkeerplaatsen op de openbare weg.

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Je comprends qu'une série de choses prennent du temps en Région bruxelloise.*

(Sourires)

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat een aantal zaken in het Brussels Gewest nogal wat tijd in beslag nemen.

(Vrolijkheid)

Ik stel het gewoon vast, samen met u en de collega's.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- C'est dû à un problème d'organisation fondamental dans notre Région.*

De heer Pascal Smet, minister.- Dat ligt aan een fundamenteel organisatieprobleem in ons gewest.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Je ne peux qu'encourager les communes et les instances régionales à continuer à œuvrer ensemble à cet instrument important.*

- L'incident est clos.

De heer Paul Delva (CD&V).- We moeten wel gestaag vooruitgang boeken, ook al komen we van ver. Ik kan de gemeenten en de gewestelijke instanties dan ook alleen maar aanmoedigen om samen werk te blijven maken van dat belangrijke instrument.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la création de points Mobilité à Bruxelles".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Les points mobilité ont récemment fait l'objet de beaucoup d'attention. Ils concentrent diverses options de mobilité à l'échelle d'un quartier et permettent de promouvoir et de simplifier le transport multimodal. Ils ont un rôle important à jouer, tant dans les zones rurales qu'urbaines, au niveau du changement de cap indispensable dans les choix de mobilité.*

Ils seraient particulièrement utiles dans les zones urbaines non desservies par une gare ferroviaire.

La principale fonction d'un point mobilité est d'offrir une mobilité variée, idéalement complétée par l'accès gratuit au wifi, une information sur les activités du quartier, des consignes à bagages, etc. Ces points mobilité existent déjà depuis plus longtemps à l'étranger, et le premier du genre en Belgique est installé à Deinze.

Comment évaluez-vous les points mobilité ? Quel rôle entrevoyez-vous pour ceux-ci dans notre région ?

Êtes-vous partisan de points de mobilité formalisés, c'est-à-dire reconnus et identifiés en tant que tels ? Avez-vous déjà quelques emplacements en tête ?

Taxistop et Autodelen.net soutiennent la création de points de mobilité formels. Avez-vous eu des contacts à ce sujet avec ces organisations ? Si oui, qu'en est-il ressorti ? Si non, prévoyez-vous une rencontre sur ce thème ?

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de oprichting van Mobipunten in Brussel".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Mobipunten stonden onlangs sterk in de belangstelling. Ze brengen verschillende mobiliteitsopties op maat van een buurt op een plek samen. Ze promoten en vereenvoudigen daardoor multimodaal vervoer, zoals een halte van het openbaar vervoer, een fietsparking, deelwagens, deelfietsen en oplaadpunten voor elektrisch vervoer. Mobipunten kunnen zowel op het platteland als in stedelijke gebieden een belangrijke rol spelen in de broodnodige koerswijziging in de mobiliteitskeuzes.

In sommige delen van de stad kan een treinstation een logische mobiliteitshub zijn, maar buurten zonder een station zouden gebaat zijn met een Mobipunt. Ik denk dan aan centrale punten in bepaalde buurten, rand- en buurtparkeergelegenheid, bedrijvenzones enzovoort.

De voornaamste functie van een Mobipunt is een divers mobiliteitsaanbod, maar idealiter wordt dat aangevuld met gratis wifi, info over buurtactiviteiten, een broodautomaat, lockers voor pakjes, postbussen enzovoort. In het buitenland bestaan de Mobipunten al langer. Er is nu ook een eerste Belgisch Mobipunt in Deinze.

Hoe evalueert u de Mobipunten? Ziet u voor die punten een rol weggelegd in het gewest? U zult ongetwijfeld zeggen dat die er al zijn, maar dat ze niet geformaliseerd zijn.

Bent u er voorstander van om werk te maken van geformaliseerde Mobipunten die als dusdanig worden erkend en herkend? Ik denk dat dat zeer nuttig kan zijn voor mensen die zich binnen de stad willen verplaatsen. Hebt u al enkele locaties in het achterhoofd?

Taxistop en Autodelen.net ondersteunen de oprichting van formele Mobipunten. Hebt u

daarover contact gehad met die organisaties? Zo ja, wat was het resultaat? Zo neen, plant u daarover nog overleg?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Nous avions déjà créé une forme embryonnaire de points mobilité il y a quelques années.*

J'ai chargé les responsables du Plan régional de mobilité (PRM) Good Move de tenir compte de ce principe dans le concept de multiservices et dans le concept multimodal de "mobility as a service".

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ken het concept van de Mobipunten. Zoals u zelf aangeeft, hebben we in het verleden al aan een embryonale vorm ervan gewerkt.

Ik heb de ontwikkelaars van het Gewestelijke Mobiliteitsplan (GMP) Good Move de opdracht gegeven om daarbij rekening te houden met de oprichting van Mobipunten. Dat is interessant, omdat dat concept ook kan worden opgenomen in het multiserviceconcept en het multimodaalconcept van 'mobility as a service'.

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Des points mobilité clairement identifiables seraient utiles, pour les Bruxellois comme pour les navetteurs et les touristes. Leur intégration dans le PRM est très positive. Nous devons en effet poursuive la formalisation de ces points.*

- L'incident est clos.

De heer Paul Delva (CD&V).- Zowel voor Brusselaars als voor pendelaars en toeristen zouden goed herkenbare Mobipunten nuttig zijn. Het is heel positief dat het GMP daar werk van zal maken. We hebben al van die punten, zoals u zei in embryonale vorm, maar we moeten die nader formaliseren.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Brussels Airport est un acteur économique important, situé à un jet de pierre de la Région*

De heer Paul Delva (CD&V).- Brussels Airport is een belangrijke economische speler op een boogscheut van het Brussels Hoofdstedelijk

bruxelloise. Il est donc crucial que l'aéroport soit facilement accessible depuis Bruxelles, de jour comme de nuit. J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer le dossier dans le cadre de la discussion relative au maintien ou non de la ligne de nuit 620 de De Lijn, dont les bus sont trop souvent vides. Il s'agit pourtant d'une ligne importante car elle permet aux voyageurs de Molenbeek et d'Anderlecht, entre autres, de se rendre à l'aéroport.

Vous aviez alors répondu qu'une proposition développée en collaboration avec De Lijn était en discussion au sein du gouvernement. Le gouvernement s'est-il désormais prononcé sur la proposition élaborée avec De Lijn concernant la réorganisation de la ligne 620 ? Pouvez-vous l'expliquer ?

Vous envisagiez, par le passé, une forme de transport collectif organisé en minibus ou en taxi. Cela fait-il partie de la nouvelle proposition ?

La ligne 620 continuera-t-elle à exister sous l'une ou l'autre forme ? Si oui, laquelle ? Ou va-t-elle disparaître totalement ?

Quels accords ont-ils été pris entre la STIB, Brussels Airport, De Lijn et votre cabinet, par exemple en termes de budget, de calendrier et de responsabilités ?

Examinez-vous d'autres pistes de réflexion pour garantir l'accessibilité nocturne de Brussels Airport ? Si oui, lesquelles ?

Gewest. Het is dan ook belangrijk dat de luchthaven goed bereikbaar is vanuit Brussel, zowel overdag als 's nachts. Ik ondervroeg de toenmalige minister van Mobiliteit in het Vlaams Parlement daar al over. Ook in deze assemblee kaartte ik het dossier reeds bij herhaling aan, de vorige keer nog in oktober 2017. Dat deed ik naar aanleiding van de discussie over het behoud of niet van de nachtlijn nummer 620, de fameuze lijn van De Lijn, omdat de bussen ervan te vaak leeg zouden zijn. Nochtans is dat een belangrijke lijn, omdat ze reizigers uit onder andere Molenbeek en Anderlecht naar de luchthaven brengt, zeker voor wie er 's nachts werkt.

U antwoordde toen dat een voorstel dat samen met De Lijn was uitgewerkt, op dat moment besproken werd in de regering. Zolang de regering geen beslissing nam, kon u daar echter verder niets over zeggen.

Gezien het potentieel van de luchthaven voor de tewerkstelling van Brusselaars, is het belangrijk dat die luchthaven op elk moment goed bereikbaar is.

Heeft de regering ondertussen een beslissing genomen over het gezamenlijke voorstel met De Lijn aangaande de andere invulling van lijn 620? Kunt u dat toelichten?

In het verleden dacht u onder andere aan een vorm van georganiseerd collectief vervoer met busjes of taxi's. Vormt dat een onderdeel van het nieuwe voorstel?

Zal lijn 620 in een of andere vorm blijven bestaan? Zo ja, op welke manier? Of verdwijnt de lijn helemaal?

Welke afspraken zijn er gemaakt tussen de MIVB, Brussels Airport, De Lijn en uw kabinet, bijvoorbeeld met betrekking tot het budget, de timing, de verantwoordelijkheden?

Onderzoekt u nog andere denksporen om de vlotte nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport te garanderen? Zo ja, welke?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De regering heeft

gouvernement a approuvé cette année un cahier des charges et un accord de coopération entre Bruxelles Mobilité et De Lijn pour l'organisation d'un transport collectif de nuit vers l'aéroport. Nous avons opté pour une formule de transport régulier spécialisé, c'est-à-dire, aux termes de la législation bruxelloise, "un transport permanent sur un trajet fixe d'un groupe spécifique de personnes, pouvant être effectué moyennant la délivrance d'une autorisation".

Nous avons choisi cette formule car les recensements effectués par De Lijn l'année dernière faisaient état d'un très faible taux d'occupation la nuit, à savoir 30 passagers vers Anderlecht et 48 vers l'aéroport. De plus, selon un sondage de De Lijn, 80% des voyageurs transportés travaillent dans la zone aéroportuaire, mais 89% d'entre eux utilisent pour leur trajet aller-retour non pas la ligne 620, mais une autre ligne de De Lijn, de la SNCB, de la STIB ou une combinaison de Collecto et De Lijn.

En collaboration avec De Lijn, Bruxelles Mobilité a lancé un appel à candidatures pour un transport collectif avec une capacité de neuf places. Son financement sera partagé par la Région flamande (De Lijn) et la Région de Bruxelles-Capitale.

La procédure étant en cours, je ne peux vous en dire plus. J'espère que nous trouverons un candidat adéquat et que le projet pourra démarrer cette année.

Le nouveau service sera réservé aux travailleurs de la zone aéroportuaire, qui devront s'inscrire au préalable. Il desservira les arrêts de la ligne 620, suivra un trajet fixe et sera exploité à raison d'un véhicule par heure.

Nous débuterons par un projet pilote et verrons ensuite si la formule peut être déclinée sur d'autres trajets et pour d'autres groupes spécifiques.

dit jaar een bestek goedgekeurd en een samenwerkingsovereenkomst tussen Brussel Mobiliteit en De Lijn voor collectief nachtvervoer naar de luchthaven. Het gaat om nachtvervoer voor de specifieke groep van werknemers op de luchthaven.

We hebben gekozen voor een formule van bijzonder geregeld vervoer. Dat is volgens de Brusselse wetgeving "vast vervoer over een vast traject voor een specifiek afgebakende groep mensen, dat uitgevoerd kan worden mits het afleveren van een vergunning voor bijzonder geregeld vervoer".

Het gaat dus niet om openbaar vervoer, anders zou de MIVB en niet Brussel Mobiliteit betrokken zijn, en ook niet over taxivervoer, anders zouden de taxitarieven van toepassing zijn. Het gaat, zoals gezegd, om bijzonder geregeld vervoer.

We hebben voor die formule gekozen omdat de tellingen die De Lijn vorig jaar uitvoerde, op een erg lage bezetting ’s nachts wezen, namelijk 30 passagiers in de richting van Anderlecht en 48 in de richting van de luchthaven. Bovendien toonde een bevraging van De Lijn aan dat 80% van de vervoerde reizigers in de buurt van de luchthaven werkt, maar dat 89% van hen niet lijn 620 gebruikt voor hun heen- of terugreis, maar wel een andere lijn van De Lijn, de NMBS, de MIVB of een combinatie van Collecto en De Lijn.

U weet dat de Brusselse regering vragende partij is voor specifiek vervoer naar de luchthaven, omdat er veel werkgelegenheid is op Brussels Airport. Samen met De Lijn heeft Brussel Mobiliteit een oproep voor kandidaten gedaan voor collectief vervoer met negen plaatsen (acht plus een). De financiering wordt gedeeld door het Vlaams Gewest (De Lijn) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op basis van een regeringsbeslissing.

Aangezien de procedure momenteel loopt, kan ik u geen details meedelen. Ik hoop dat we een geschikte kandidaat vinden en dat het project dit jaar nog van start kan gaan.

De nieuwe dienst zal volledig voorbehouden zijn voor de werknemers uit het luchthavengebied, waaronder inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die zich vooraf moeten

laten registeren. De lijn zal de haltes van lijn 620 bedienen, zal een vast traject hebben en zal geëxploiteerd worden met een frequentie van één voertuig per uur.

We starten met een proefproject. Daarna zullen we nagaan of we de formule ook op andere trajecten en voor andere specifieke groepen kunnen gebruiken.

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Ce taux d'occupation particulièrement faible de trente passagers a-t-il été comptabilisé sur l'ensemble de la nuit ?*

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat u voor die oplossing koos.

Die bijzonder lage bezettingsgraad van dertig passagiers per nacht, is dat over de hele nacht bekeken?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ja.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Cela signifie-t-il que la ligne 620 va disparaître ?*

De heer Paul Delva (CD&V).- Betekent dat dat lijn 620 zal verdwijnen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ja.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Pour quand espérez-vous ce transport régulier spécialisé ?*

De heer Paul Delva (CD&V).- Wanneer verwacht u dat dat bijzonder geregeld vervoer er komt?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik hoop dit jaar nog.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Le plus important, c'est que les personnes qui travaillent à l'aéroport puissent le rallier sans devoir prendre leur véhicule particulier ou sans perdre un temps fou.*

De heer Paul Delva (CD&V).- Het belangrijkste is dat personen die op de luchthaven werken, daar geraken zonder dat ze hun privéwagen moeten gebruiken of zonder dat ze hopeloos veel tijd verliezen. Voor elke oplossing in die richting kunt u op mijn steun rekenen.

- L'incident est clos.

- 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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

PUBLICS,

concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar bijkomende assen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT

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

concernant "l'installation de potelets sur la chaussée de Gand".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT

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

betreffende "de plaatsing van paaltjes aan de Gentsesteenweg".

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

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Cette question date du 21 mars dernier. J'espère que la situation s'est améliorée depuis lors.

Le mardi 28 novembre 2017, la Région a fait placer des potelets sur la chaussée de Gand, afin de sécuriser la piste cyclable marquée. Cette situation a entraîné des protestations de la part des commerçants, qui n'étaient pas avertis de ces travaux. La commune a déclaré qu'il n'y avait pas eu de concertation préalable avec elle, alors que vous affirmiez le contraire.

Dès le début de la polémique, j'ai prévenu qu'il fallait mettre un terme au jeu de ping-pong entre la commune et la Région. Il était important d'établir un dialogue entre les différents acteurs pour sécuriser la piste cyclable, tout en préservant le dynamisme économique de la chaussée de Gand. Le but était de ne pas plonger Molenbeek-Saint-Jean dans une situation semblable à celle du piétonnier de la Ville de Bruxelles.

La concertation, qui aurait dû être mise en place depuis le début, nous aurait évité des mois

De voorzitter.- De heer Vossaert heeft het woord.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Op dinsdag 28 november 2017 liet het gewest paaltjes plaatsen om het fietspad langs de Gentsesteenweg veiliger te maken. Dat leidde tot protest bij de winkeliers, die niet op de hoogte waren van de plaatsing. De gemeente zei dat er geen voorafgaand overleg was geweest en u beweerde het tegendeel.*

Van bij de start van het geruzie zei ik dat een welles-nietes spelletje tussen de gemeente en het gewest niets zou opleveren en dat er een dialoog moest komen tussen de betrokkenen om het fietspad veiliger te maken zonder de economische dynamiek langs de Gentsesteenweg te verstoren.

In december en januari was er overleg om de problematische toestand uit het slop te halen. De betrokkenen werden het eens over een voorstel:

- er komen vouwbare paaltjes op strategische plaatsen, zoals bochten en hoeken van kruispunten;

- de leveringszones worden uitgebreid om het

d'atermoiements et des polémiques inutiles.

Depuis lors, des concertations ont eu lieu en décembre et le 16 janvier dernier afin de trouver des solutions à cette situation problématique. Les différents acteurs concernés seraient tombés d'accord sur une proposition :

- des potelets seront placés à des endroits stratégiques comme les virages et les entrées de carrefours. Ces potelets seront pliables afin de garantir la sécurité des cyclistes tout en permettant le passage des véhicules d'urgence ;

- les zones de livraison seront élargies afin d'éviter le stationnement en double file. Cette mesure sera complétée d'un renforcement des contrôles par parking.brussels, pour empêcher les stationnements abusifs.

Ces installations seront maintenues durant la phase de test. Une évaluation sera alors réalisée afin d'évaluer l'impact de la mesure sur les zones de livraison ainsi que l'efficacité des potelets.

Quelle était la durée prévue de la phase de test ? Celle-ci est-elle terminée et a-t-elle donné lieu à une évaluation ?

Existe-t-il une liste précise des endroits où les potelets seront installés sur la chaussée de Gand ?

La Région compte-t-elle agrandir les zones de livraison sur cette artère commerçante ?

dubbelparkeren tegen te gaan. De maatregel gaat gepaard met meer controles door parking.brussels.

In eerste instantie zou er een testfase komen, gevolgd door een evaluatie van de impact van de paaltjes.

Hoe lang duurt de testfase? Is ze al afgerond en heeft ze tot een evaluatie geleid?

Is er een precieze lijst van de plaatsen waar de paaltjes komen te staan?

Zal het gewest de leveringszones langs de Gentsesteenweg uitbreiden?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas bien compris la première question, puisque nous devons encore placer les potelets...

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De eerste vraag begrijp ik niet goed, want we hebben nog geen paaltjes geplaatst.*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- C'est ce que je disais. J'ai précisé que c'était au conditionnel et qu'il y avait peut-être une solution envisagée.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Ik praatte in de voorwaardelijke wijs en zei dat er misschien een oplossing was.*

M. Pascal Smet, ministre.- Les potelets seront placés avant l'été. Nous procéderons à une évaluation dès leur mise en place, ainsi que six mois et un an plus tard. Les mêmes potelets ont été placés chaussée de Wavre et donnent entière

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De paaltjes komen er voor de zomer. Een evaluatie volgt na de plaatsing en zes maanden en een jaar later. Dezelfde paaltjes staan in de Waversesteenweg en daar zijn fietsers, gemeente,*

satisfaction aux cyclistes, à la commune, au bourgmestre et à la police. Jadis, la chaussée de Wavre connaissait une situation similaire à celle de la chaussée de Gand. À présent, les problèmes y sont résolus.

Nous nous sommes engagés auprès de tous les acteurs concernés à placer les potelets avant l'été. Après évaluation, notre intention est de les maintenir en place. Je pense qu'ils donneront entière satisfaction à toutes les parties précitées. Des zones de livraison ont été prévues et j'espère qu'elles seront respectées.

Il est important d'avancer dans cette zone car c'est une voie essentielle d'accès à Bruxelles pour les cyclistes durant la période de fermeture du tunnel Léopold II.

Nous resterons vigilants par rapport aux mesures supplémentaires à prendre, mais je pense que cet aménagement remportera l'adhésion de tous.

burgemeester en politie er tevreden over.

We hebben met de betrokkenen afgesproken dat de paaltjes er voor de zomer komen en we zijn van plan om ze na de evaluatie te laten staan. Ik denk dat iedereen er tevreden over zal zijn. Er komen leveringszones en ik hoop dat niemand daar zal parkeren.

We moeten dringend werk maken van de Gentsesteenweg, want die vormt een belangrijke verbindingsweg voor fietsers die tijdens de sluiting van de Leopold II-tunnel naar Brussel rijden.

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

De voorzitter.- De heer Vossaert heeft het woord.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Je vous ai rappelé les informations, relayées par la presse ou d'autres sources, qui évoquaient l'installation de ces potelets pliables. Concernant les "endroits stratégiques", vous n'avez rien dit sur l'emplacement des potelets. Vous signalez qu'une concertation a été menée et qu'un accord a été conclu. Avec qui ? La commune, la Région, la zone de police ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- U hebt niets gezegd over de strategische plaatsing van de paaltjes. U zei dat er een akkoord was. Is dat met de gemeente, het gewest, de politiezone?*

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. J'ai en outre consulté les commerçants.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ja. Bovendien heb ik met de winkeliers gesproken.*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Mais vous savez bien que c'est un problème de dialogue qui est à la base de la polémique.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Maar u weet toch dat de ruzie het gevolg was van een communicatieprobleem.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a eu de grands dialogues.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er zijn brede gesprekken gevoerd.*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Des dialogues de sourds, peut-être ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Dovemansgesprekken misschien?*

M. Pascal Smet, ministre.- Non, ce n'était pas un dialogue de sourds ! Comme c'est souvent le cas dans cette Région, certains ont du mal à assumer leurs responsabilités. La concertation existe. Je

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, het waren geen dovemansgesprekken! Zoals zo vaak in het Brussels Gewest vinden sommigen*

peux vous montrer l'échange de courriers électroniques. Comme certains sont parfois sujets à l'amnésie, nous avons décidé de réunir tout le monde autour de la table pour établir un plan rationnel de placement des potelets aux endroits utiles. La prochaine étape est leur installation.

het moeilijk om hun verantwoordelijkheid te nemen. Er is overleg. Ik kan u de e-mailuitwisseling laten zien. Omdat sommigen aan geheugenverlies leiden, hebben we besloten om iedereen rond de tafel te brengen om een rationeel plan voor de plaatsing van de paaltjes uit te stippelen.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- La décision a donc été prise en concertation avec la commune et validée par cette dernière ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- De beslissing is dus genomen in overleg en met goedkeuring van de gemeenten.*

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

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

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Il était important de le savoir.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Dat is belangrijk.*

L'autre aspect concerne les zones de livraison que l'on envisage d'élargir. J'y suis favorable car, si cet axe est important pour les cyclistes, il l'est également pour le commerce et l'économie.

Het andere aspect is de uitbreiding van de leveringszones. Ik ben daar voorstander van, want de weg is niet alleen belangrijk voor fietsers, maar ook voor de economie.

M. Pascal Smet, ministre.- On arrive à organiser ces zones de livraison partout dans le monde. Ne me dites pas que ce n'est pas possible à Bruxelles !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zulke zones bestaan overal ter wereld. Vertel me niet dat we er in Brussel geen kunnen aanleggen!*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Non. Je me contente de relayer l'information selon laquelle il est envisagé ou décidé d'élargir les zones de livraison.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Neen, ik geef gewoon de informatie die ik heb opgevangen.*

L'agence parking.brussels réalisera-t-elle les contrôles pour empêcher le stationnement en double file ?

Zal parking.brussels controles uitvoeren om dubbelparkeren te voorkomen?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, c'est la police qui s'en chargera.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, die zal de politie voor haar rekening nemen.*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Et l'évaluation aura bien lieu après six mois ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- En de evaluatie volgt na zes maanden?*

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, nous examinerons la situation après ce délai. Mais l'expérience de la chaussée de Wavre nous enseigne déjà que tout peut se dérouler à merveille.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Inderdaad, maar de ervaring met de Waversesteenweg leert ons dat alles van een leien dakje kan lopen.*

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER

LILLE

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

concernant "la convention-cadre concernant le développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale".

BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langsheen treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- De nombreux citoyens, mais aussi le Fietsersbond et l'asbl Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), réclament depuis longtemps l'aménagement, provisoire ou non, des espaces inutilisés le long des voies ferrées en liaisons rapides pour les cyclistes et les piétons.*

Ainsi, la ligne RER entre Ottignies et Bruxelles, aujourd'hui asphaltée et inutilisée dans l'attente du début du chantier, se prête idéalement à une liaison cyclo-piétonne temporaire. Cependant, Infrabel et le ministre fédéral de la Mobilité Bellot ont exprimé leur réticence par rapport à cette idée.

Dans le même temps, le parlement fédéral a adopté il y a quelques mois une résolution plaidant pour l'aménagement de véloroutes le long des voies ferrées.

Le 1er février 2018, le gouvernement bruxellois a visiblement approuvé une convention-cadre relative au développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région bruxelloise.

Qu'implique cette convention ? Quelles mesures ont-elles été adoptées ? Où peut-on trouver le texte de la convention ? S'il n'est pas disponible, pourquoi ?

Avec quels partenaires le gouvernement bruxellois a-t-il conclu la convention-cadre ? Est-elle liée à la récente résolution prise au parlement fédéral ? Comment cette convention est-elle née ? Y a-t-il eu

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Veel burgers, maar ook de Fietsersbond en de vzw Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) vragen al lang om, al dan niet tijdelijk, van ongebruikte wegen en ruimten naast sporen snelle verbindingen te maken voor fietsers en voetgangers.

Zo is er de GEN-lijn tussen Ottignies en Brussel, waar nu asfalt ligt waar de sporen moeten komen en er dus een nieuwe, vlakke weg ligt die niet gebruikt wordt, omdat de werf helaas stilligt. Die weg is ideaal voor een tijdelijke fiets- en wandelverbinding. In het verleden was Infrabel echter heel terughoudend over het idee om fietsers en voetgangers toe te laten op wegen naast treinsporen, zelfs niet als afscheidingen zouden worden geplaatst en veiligheidsmaatregelen worden genomen. Ook federaal minister van Mobiliteit Bellot sprak zich tegen het idee uit.

Tegelijkertijd nam het federaal parlement een paar maanden geleden nog een resolutie aan die pleit voor het aanleggen van fietssnelwegen langs spoorlijnen.

Op 1 februari 2018 keurde de Brusselse regering blijkbaar ook een kaderconventie goed over de aanleg van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langs treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wat houdt die conventie in? Welke maatregelen werden goedgekeurd? Waar kan de burger de tekst van de conventie vinden? Als die niet publiek

une concertation avec le gouvernement fédéral et/ou le ministre fédéral de la Mobilité, ou encore avec vos collègues wallons ou flamands et avec la SNCB et/ou Infrabel ? Quelle est leur position ?

Quelles liaisons vertes le long des voies ferrées seront-elles créées à la suite de la convention et quand ?

La convention a-t-elle un impact sur le budget ? A-t-on déjà dégagé ou dégagera-t-on encore des fonds pour sa mise en œuvre ?

beschikbaar is, waarom niet?

Met welke partners heeft de Brusselse regering de kaderconventie afgesloten? Heeft die te maken met de recente resolutie in het federaal parlement? Hoe is de conventie tot stand gekomen? Is er overleg geweest met de federale regering en/of federaal minister van Mobiliteit Bellot? Was er overleg met de Waalse of Vlaamse collega's en met de NMBS en/of Infrabel? Wat is hun standpunt?

Welke groene verbindingen langs treinsporen zullen er bijkomen als resultaat van de conventie en tegen wanneer zullen die gerealiseerd zijn?

Heeft de conventie een impact op de begroting? Zijn er al of worden er nog fondsen uitgetrokken om de conventie uit te voeren?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La convention-cadre relative au développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale, dont j'ai pris l'initiative, prévoit les engagements réciproques, les droits et les obligations de la Région bruxelloise et d'Infrabel en la matière, sur les terrains qui sont la propriété du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.*

Le texte est actuellement soumis pour signature à Infrabel, avec qui la concertation s'est très bien déroulée. Bien sûr, toutes les autorités régionales, communales et fédérale ainsi que toutes les institutions publiques pourront utiliser ce texte, qui sera rendu public dès sa signature par Infrabel.

Le texte fixe les dispositions et principes relatifs au droit d'usage. Il régit l'engagement d'Infrabel, qui met ses terrains à disposition pendant au moins quinze ans. Il contient également les conditions techniques visant l'accès aux voies, la hauteur de la clôture, des talus et la distance minimale de 3 mètres jusqu'au rail le plus proche. Le texte traite également des dispositions de cessation de la convention, qui peut être résiliée si Infrabel doit exécuter une mission sociale. Infrabel est tenu de demander un avis pour chaque intervention susceptible d'avoir une influence négative sur une

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De conventie over de inrichting van groene verbindingswegen en fiets- en voetgangerszones langs de sporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een raamovereenkomst waarvoor ik het initiatief nam. Uiteraard kreeg ik daarvoor steun van minister Fremault en de voltallige regering.

In de overeenkomst zijn wederzijdse engagementen, rechten en plichten van het Brussels Gewest en Infrabel vastgelegd met betrekking tot de aanleg van groene fiets- en voetgangersverbindingswegen langs de spoorwegen op terreinen die eigendom zijn van Infrabel.

De tekst ligt ter ondertekening voor bij Infrabel. Ik heb van bij het begin met de spoorbeheerder over deze overeenkomst overlegd en dat is zeer goed verlopen. Infrabel ziet het nut van groene verbindingswegen voor voetgangers en fietsers langs het spoor in.

Uiteraard zullen alle gewestelijke, gemeentelijke en federale overheden en alle openbare instellingen gebruik kunnen maken van de tekst, die openbaar wordt gemaakt zodra hij door Infrabel is ondertekend.

In de tekst zijn bepalingen en principes vastgelegd

piste cyclable. De plus, un comité de suivi est créé.

S'agissant d'une compétence régionale, il n'était pas nécessaire de se concerter avec le pouvoir fédéral ou avec les Régions flamande et wallonne. J'ai recherché, avec Infrabel, les meilleures conditions pour ces aménagements cyclo-piétons, compte tenu du contexte territorial bruxellois.

J'ai également l'intention de conclure une convention similaire avec la SNCB mais cette négociation était moins urgente car elle possède beaucoup moins de terrains qu'Infrabel.

Quelques projets sont déjà en cours. Ainsi, l'étude de faisabilité relative à la ligne 28 entre Bockstael et le canal est finalisée. De plus, des zones spécifiques sont à l'étude dans le cadre de contrats de quartier à Jette et à Laeken.

Tant qu'aucun projet spécifique n'est réalisé, il n'y a pas d'incidences sur le budget. Il est convenu que la Région bruxelloise supporte les coûts d'aménagement et d'entretien, que le terrain soit mis gracieusement à disposition et que la durabilité des investissements soit garantie.

met betrekking tot het gebruiksrecht. Daarnaast handelt hij over het engagement van Infrabel, dat zijn terreinen voor minstens vijftien jaar ter beschikking stelt. De tekst bevat ook de technische voorwaarden voor de toegang tot de sporen, de hoogte van de omheining, de taluds, de minimale afstand van 3 meter tot de dichtstbijzijnde rail - wat overigens een strengere voorwaarde is dan die in Vlaanderen wordt gehanteerd. Een ander element dat in de tekst wordt besproken, zijn bepalingen over de beëindiging van de overeenkomst. Zo kan de overeenkomst worden verbroken omdat Infrabel een sociale opdracht moet uitvoeren, zoals een verbreding van het spoor. Infrabel is verplicht om advies te vragen voor elke ingreep die een negatieve invloed op een fietspad kan hebben. Er wordt ook een opvolgingscomité opgericht.

Dit is dus een raamovereenkomst die voor elk project wordt aangevuld met een specifieke conventie om de principes te verfijnen of afwijkingen toe te staan.

Dit is een gewestbevoegdheid. Overleg met de federale overheid of het Vlaams of Waals Gewest was niet nodig. Het Brussels Gewest kan zelf afspraken maken met Infrabel.

Ik ging samen met Infrabel op zoek naar de beste voorwaarden om de fiets- en voetgangersverbindingen aan te leggen, waarbij we uiteraard rekening hielden met de Brusselse ruimtelijke context. Uiteraard kunnen andere gewesten daaruit inspiratie putten.

Ook de NMBS bezit in Brussel terreinen, maar veel minder dan Infrabel. Het is dan ook mijn bedoeling om met de NMBS een vergelijkbare overeenkomst te sluiten. Dat vond ik echter minder dringend.

Er lopen al enkele projecten, die in verschillende fasen verkeren. Zo is er de haalbaarheidsstudie afgerond voor lijn 28 tussen Bockstael en het kanaal. Ook in het kader van de wijkcontracten in Jette en Laken zijn er voor specifieke zones studies gestart.

Zolang er geen specifieke projecten uitgevoerd worden, zijn er geen gevolgen voor de begroting. De afspraak is dat het Brussels Gewest de kosten voor de aanleg en het onderhoud draagt, dat het

terrein kosteloos ter beschikking wordt gesteld en dat de duurzaamheid van de investeringen wordt gegarandeerd.

Ik wil de gewestelijke overheidsdiensten en de diensten van Infrabel bedanken voor de goede samenwerking bij de totstandkoming van deze overeenkomst.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Félicitations ! Cette convention est une bonne chose pour Bruxelles.*

- L'incident est clos.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben heel tevreden met die overeenkomst, want het is niet altijd eenvoudig om samen te werken met Infrabel. Ik ben dan ook blij dat iedereen inziet dat ze er alleen maar bij winnen. Het is een goede zaak voor Brussel en ik kan u dan ook alleen maar feliciteren.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je vous ai déjà interrogé il y a quelques mois à propos du covoiturage. Je ne vais pas rappeler ici les bienfaits de cette pratique que, j'ose espérer, nous partageons tous. J'avais alors passé en revue les différentes dispositions à développer pour favoriser le covoiturage.

Je voudrais revenir sur l'évolution des dispositifs que nous avions évoqués et plus particulièrement les outils de communication entre usagers.

Lors de ma précédente interpellation, vous

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).- Autodelen biedt heel wat voordelen. Toen ik u daar enkele maanden geleden over ondervroeg, antwoordde u dat de Waalse app ComOn in Brussel onder de naam Carpool bestond en in samenwerking met Taxistop werd gebruikt. Het gaat dus niet om dezelfde app. Ik ben er echter van overtuigd dat het voor het gebruik positief zou zijn als er zo weinig mogelijk verschillende apps bestaan. U zei destijds dat u met de andere gewesten overlegde over een integratie van de uiteenlopende apps. Hoever staat dat overleg?*

U wachtte destijds op een voorstel van Brussels

indiquiez que l'application wallonne ComOn existait à Bruxelles sous le nom de Carpool, en collaboration avec Taxistop, et qu'elle bénéficiait de votre soutien. II ne s'agit donc pas du même outil. Or, je pense que l'on gagnerait en visibilité en ayant le moins d'applications de covoiturage différentes possible. À cet égard, vous ajoutiez que vous étiez en discussion avec les autres Régions. Je voulais donc savoir si ces discussions évoluent vers une intégration complète des différentes applications avec un même nom et une ergonomie identique ?

Toujours concernant les outils de communication entre usagers, vous indiquiez attendre avec impatience la proposition de Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), de la Fédération des entreprises de Belgique (FEB), du Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) et de l'Union wallonne des entreprises (UWE) afin de créer une autre application qui permettrait de mettre en contact les personnes habitant et travaillant dans une même zone. Leur avez-vous proposé d'intégrer une application déjà mise en place afin de ne pas multiplier inutilement les applications poursuivant le même objectif ?

Où en êtes-vous dans les discussions avec la Flandre à propos d'une bande de circulation affectée au covoiturage ? Vous indiquiez, en réponse à ma précédente interpellation, vouloir la convaincre : où en êtes-vous ? Est-elle à présent convaincue ? Par ailleurs, pour quand peut-on attendre la mise en place de cette bande de circulation sur le territoire de la Région bruxelloise ?

Enfin, je désire revenir sur le développement des parkings réservés au covoiturage. Ils jouent également un rôle important. Où en êtes-vous à ce propos ? Combien d'emplacements de parking et de zones réservées au chargement et au déchargement des passagers ont-ils été mis en place depuis le début de la législature ? Des partenariats avec les communes et les grandes enseignes pourraient être particulièrement intéressants en la matière. Avez-vous eu des contacts avec ces dernières à cet égard ?

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

Enterprises Commerce and Industry (BECI), het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) en de Union wallonne des entreprises (UWE) voor een app waarmee personen die in dezelfde zone wonen en werken met elkaar kunnen afspreken. Stelde u hen voor om aan de slag te gaan met een reeds bestaande app?

Hoever staat het overleg met Vlaanderen over een rijstrook voor carpoolers? Bent u erin geslaagd om de Vlaamse regering te overtuigen? Wanneer mogen we die rijstrook op het grondgebied van het Brussels Gewest verwachten?

Ten slotte zijn ook parkeerplaatsen voor carpoolers belangrijk. Hoever staat u daarmee? Hoeveel carpoolparkings en -zones werden er sinds het begin van de regeerperiode aangelegd? Had u contact met de gemeenten en de grote bedrijven over eventuele partnerschappen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Les applications Carpool et ComOn forment bel et bien un même outil. De ce fait, chaque utilisateur possède un seul et même profil et mot de passe et accède à la même base de données de covoiturage. Avec Taxistop, nous sommes bien conscients que l'application peut être perfectionnée. Nous y travaillons et nous présenterons prochainement les améliorations que nous apportons ensemble à cette application.

Concernant la "high occupancy vehicule lane" (voie réservée aux véhicules à occupation multiple) en Flandre, aucun avancement n'est à noter en ce moment. Contrairement à son homologue wallon, le ministre Weyts n'est pas favorable à cette idée. Pour la taxe kilométrique, c'est exactement l'inverse : la Wallonie y est opposée et la Flandre y est favorable. Nous avons encore du chemin à parcourir !

Le ministre Weyts a par contre récemment indiqué qu'il augmenterait considérablement le nombre de parkings autour des gares et points stratégiques pour favoriser le covoiturage en Flandre dans les prochaines années. Je me réjouis de cette nouvelle positive, conséquence des pourparlers que nous avons menés.

En ce qui concerne les bandes réservées au covoiturage, nous devons poursuivre les discussions. Par exemple, pour le chantier du tunnel Léopold II, nous n'avons pas pu créer une bande de covoiturage, pour diverses raisons. Tout d'abord, elle compliquerait le contrôle mené par la police. En outre, 23% des conducteurs ont déjà un passager dans leur véhicule. Si ce chiffre passe à 30%, les bus, les ambulances et les pompiers se retrouveront également coincés sur cette bande. Nous comptions le faire, mais au final, cette option s'est donc révélée être une fausse bonne idée.

Nous avons encore des progrès à accomplir, mais un dialogue s'est instauré entre les ministres de la Mobilité. Un plan interfédéral sur les objectifs en matière de mobilité est par ailleurs en train d'être élaboré par les trois Régions et l'État fédéral. Dans ce cadre également, nous allons remettre sur la table l'idée du covoiturage, mais nous avons besoin de plus de temps. En effet, une Région n'est pas d'accord à cet égard.

Je pense pour ma part qu'il faut encourager le

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Carpool en ComOn vormen wel degelijk één app. Elke gebruiker heeft met één profiel en één paswoord toegang tot dezelfde carpooldatabank. Ik werk samen met Taxistop aan een aantal verbeteringen aan de app, die ik binnenkort zal voorstellen.*

Over de rijstrook voor carpoolers is er nog geen akkoord met Vlaanderen. Vlaams minister Weyts liet onlangs wel weten dat hij het aantal parkings in de buurt van stations en strategische punten in Vlaanderen de komende jaren aanzienlijk wil uitbreiden, om het carpoolen te stimuleren.

Over de rijstrook voor carpoolers moeten we verder overleggen. Tijdens de werken aan de Leopold II-tunnel kunnen we om uiteenlopende redenen helaas geen aparte strook voor carpoolers aanleggen. Dat zou te veel controles vergen en het vlotte verkeer van de bussen en de hulpdiensten belemmeren.

Voorts werk ik samen met de andere gewestministers en de federale minister van Mobiliteit aan een interfederaal plan voor de mobiliteit. In dat kader zal carpooling ook aan bod komen.

Carpooling moet in de toekomst aangemoedigd worden, maar er moet ook een intelligent verkeerssysteem komen. Wallonië is daar tegen, maar dat is de evolutie die ik voorzie voor de komende jaren.

covoiturage à l'avenir, mais qu'il faut aussi introduire un système de trafic intelligent, idée rejetée par la Wallonie. Je vois les choses évoluer en ce sens dans les années qui viennent.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- On en est tous conscients.

M. Pascal Smet, ministre.- J'observe un changement dans les mentalités.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- L'idée de réserver une bande de circulation au covoiturage à Bruxelles sera donc abandonnée ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai jamais vraiment plaidé pour cette solution. Un tel système est imaginable en Flandre et en Wallonie, mais à Bruxelles, il est préférable de travailler sur le prix du stationnement. Il n'est pas réaliste d'ouvrir des bandes de circulation au covoiturage dans la capitale, ne fût-ce que parce qu'il faut l'accord des communes. Or, elles sont déjà opposées aux couloirs réservés au bus... Je n'ai rien abandonné du tout mais nous devons prendre le temps de réfléchir à un plan global.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Dans le contexte actuel, il n'y a ni espace, ni volonté communale pour créer des bandes de circulation pour le covoiturage à Bruxelles. L'idée sera abandonnée.

M. Pascal Smet, ministre.- Il me paraît plus réaliste de jouer sur le prix du stationnement. Le prix doit être plus élevé pour une voiture individuelle que pour une voiture partagée.

- 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

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).- Daar zijn we ons van bewust.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik stel een mentaliteitswijziging vast.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).- Er komt dus geen rijstrook voor carpoolers in Brussel?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb daar nooit echt voor gepleit. Het zou kunnen in Vlaanderen en Wallonië, maar in Brussel veranderen we beter de parkeertarieven, al is het maar omdat alle Brusselse gemeenten het over carpoolstroken eens moeten worden. Sommige zien zelfs de busstroken niet zitten!*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).- Er is geen ruimte en geen wil bij de gemeenten om carpoolstroken aan te leggen, dus wordt het idee afgevoerd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het lijkt mij beter om carpoolers een gunstiger parkeertarief toe te kennen dan wie alleen in een auto zit.*

- 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

PUBLICS,

concernant "la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes sociétés de transports en commun".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Lors de ma précédente interpellation sur le sujet, en novembre 2017, vous m'aviez répondu que les quatre directions générales avaient reçu, en octobre 2017, les résultats de l'étude lancée par leurs services à propos de l'impact d'une intégration tarifaire sur le prix, la demande et les recettes. Elles devaient ensuite étudier les différents scénarios et leurs conséquences sur les recettes et le report modal.*

Leurs conclusions devaient être examinées - en priorité - par les ministres de la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité. Après quoi un comité d'accompagnement composé, entre autres, d'experts techniques de la STIB devait être formé. En octobre 2017, vous disiez que le comité exécutif formé des quatre ministres de la Mobilité devait se réunir peu après.

Quels scénarios la STIB a-t-elle déjà testé à l'aide de l'outil de simulation ? Quelles ont été ses conclusions ?

Les quatre ministres de la Mobilité ont-ils déjà évalué les résultats de l'étude ?

Où en sont les travaux du comité d'accompagnement ?

Dans votre réponse de novembre 2017, vous attiriez également l'attention sur la création d'un comité de pilotage du RER, censé soumettre une proposition d'intégration tarifaire aux ministres de la Mobilité. Pouvez-vous également faire le point à ce sujet ?

Cela fait longtemps que l'intégration tarifaire et des titres de transport aurait dû se faire.

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In november 2017 ondervroeg ik u over de ticket- en tariefintegratie in het openbaar vervoer.

U liet toen weten dat de studie die de vier openbaarvervoermaatschappijen opstartten over de gevolgen van een tariefintegratie voor de prijs, de vraag en de inkomsten, in oktober 2017 voorgesteld werd aan de vier algemene directies. De maatschappijen konden daardoor verschillende scenario's van tariefintegratie bestuderen, met variaties in de prijs en de zone, om zo de gevolgen te kunnen inschatten op de inkomsten en op de modal shift.

De ministers van de interministeriële conferentie Mobiliteit zouden nadien samen de resultaten van de vier vervoermaatschappijen evalueren. Een paar weken voordat we mijn vraag in deze commissie behandelden, namelijk in september 2017 zouden de vervoermaatschappijen de opdracht gekregen hebben om dat prioritair aan te pakken.

Er zou een begeleidingscomité opgericht zijn, waaraan technische experts van de MIVB deelnemen. Dat comité zou een paar keer per jaar samenkomen.

U antwoordde me in oktober 2017 dat er kort nadien een vergadering zou zijn van het uitvoerend comité van de vier ministers van Mobiliteit.

Welk gevolg heeft de MIVB ondertussen gegeven aan de studie?

Welke scenario's heeft de MIVB uitgetest met de simulatietool? Wat zijn de conclusies?

Hebben de vier minister van Mobiliteit ondertussen de resultaten van de studie van de vier vervoermaatschappijen kunnen evalueren en bespreken? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zo neen,

wanneer zal dat gebeuren?

Kunt u de vooruitgang van de werkzaamheden van het begeleidingscomité toelichten?

In uw antwoord van november 2017 vestigde u de aandacht op de oprichting van een GEN-stuurcomité dat de opdracht gekregen had om in het kader van de ticket- en tariefintegratie de komende maanden een voorstel voor te leggen aan de ministers van Mobiliteit. Kunt u daarvan een stand van zaken geven?

Deze vraag sluit ook aan bij een aantal resoluties die we hier onlangs goedgekeurd hebben. Ik had graag een gedetailleerd antwoord gekregen op mijn vragen over de ticket- en tariefintegratie, die al lang gerealiseerd had moeten zijn.

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je reconnais que l'intégration aurait déjà dû être mise en œuvre depuis longtemps. J'appelle d'ailleurs le RER le "Réseau Éternellement Retardé". J'espère qu'il sera opérationnel d'ici 2030.*

Nous avons encore mis le sujet sur la table lors de la dernière CIM en date, mais le comité d'accompagnement, conduit par M. Hansen, a demandé plus de temps pour rédiger une proposition. La pression est mise sur les quatre sociétés de transport en commun, qui doivent désormais rendre des comptes à chaque réunion du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM). J'ai également exhorté le ministre fédéral de la Mobilité à aboutir à une proposition avant l'été.

Cette proposition doit porter sur l'intégration tarifaire et sur un système unique de billettique. Cela ne simplifie pas les négociations. Nous attendons la proposition du comité de pilotage du RER.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben het volkomen met u eens dat die integratie er al lang had moeten zijn. U zei echter ook terecht dat het in dit land allemaal uitermate traag gaat. Vandaar dat ik de RER ook het Réseau Éternellement Retardé noem. Hopelijk komt het GEN er tegen 2030.

We hebben de ticket- en tariefintegratie op de laatste interministeriële conferentie besproken, maar helaas heeft het GEN-stuurcomité onder leiding van de heer Hansen meer tijd gevraagd om samen met de openbaarvervoermaatschappijen een voorstel te doen aan de ministers. Tijdens de laatste vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) heb ik er bij de federale minister van Mobiliteit op aangedrongen dat er voor de zomer een voorstel is. De vier openbaarvervoermaatschappijen moeten nu in ieder geval op elke vergadering van het ECMM verslag uitbrengen, zodat de druk op de ketel blijft.

Het gaat om de tariefintegratie, maar ook om de ticketintegratie, want ook in die materie staat de techniek niet stil. Dat betekent dus nog meer onderhandelingen. We wachten nu op het voorstel van de heer Hansen in het GEN-stuurcomité.

Ik heb hem en de vier openbaarvervoer-maatschappijen tot spoed gemaand.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Ce nouveau report est regrettable pour les nombreuses personnes concernées. Nous constatons qu'il est beaucoup plus facile de passer d'une Région à l'autre en voiture qu'à l'aide de transports en commun régis par plusieurs sociétés. Il faut absolument donner la priorité à ce dossier important. L'intégration billettique et tarifaire encouragerait nettement l'utilisation des transports en commun.*

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het is duidelijk dat hier het laatste woord nog niet over is gezegd. Ik betreur de nieuwe vertraging en moedig u aan om de druk op de ketel te houden. Er zijn veel belanghebbenden in dit dossier. Het is frappant dat je met de auto zonder problemen van gewest naar gewest kunt rijden, maar met het openbaar vervoer is dat moeilijk omdat je een beroep moet doen op verschillende vervoermaatschappijen. We vinden het openbaar vervoer allemaal enorm belangrijk. Dit dossier moet dan ook prioriteit krijgen. De ticket- en tariefintegratie zou de mensen aanmoedigen om het openbaar vervoer veel meer dan vandaag te gebruiken.

- Het incident is gesloten.

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 "les pistes cyclables sur la Petite ceinture".

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 fietspaden op de Kleine Ring".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Cet important dossier est relativement neuf, puisqu'il date de la présente législature.*

Deux larges pistes cyclables bidirectionnelles devraient être aménagées d'ici la fin de l'année 2019 de part et d'autre de la Petite ceinture. Bruxelles comptera alors douze kilomètres supplémentaires de piste cyclable.

Vous indiquiez dans une précédente réponse datée du mois de novembre que la commission de concertation avait rendu un avis favorable, assorti de conditions totalement acceptables pour le gouvernement. Bruxelles Mobilité a été chargée de modifier les plans au plus vite en vue d'obtenir les

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dit belangrijke dossier is vrij nieuw: het dateert nog van de huidige regeerperiode.

Ik heb onder meer op basis van een presentatie van de minister begrepen dat er aan beide zijden van de Kleine Ring brede tweerichtingsfietspaden aangelegd zullen worden. Volgens mijn informatie zouden die tegen 2019 klaar zijn, goed voor twaalf kilometer bijkomende fietspaden in Brussel.

Uit een eerder antwoord van de minister van november bleek dat de adviezen van de overlegcommissies gunstig waren. Er werden bepaalde voorwaarden opgelegd, maar die waren zeker aanvaardbaar voor de regering. Brussel Mobiliteit kreeg dan ook de opdracht om de

permis nécessaires.

En novembre dernier, vous mainteniez l'horizon 2019-2020 pour l'aménagement, en dépit de la complexité supplémentaire liée à la coordination des chantiers, et annonciez que le calendrier des travaux serait dressé sous peu. Entre-temps, Bruzz a fait le point sur ce dossier.

Bruxelles Mobilité a-t-il pu adapter les plans aux nouvelles conditions ? Quelle est l'ampleur de ces adaptations ? Où en sont les demandes de permis pour l'aménagement des pistes cyclables ?

L'horizon 2019-2020 sera-t-il respecté ? Bruzz évoque 200m de tronçons de la Petite ceinture qui ne seraient encore repris dans aucun plan, au niveau de la place Louise et du boulevard Lemonnier. Ces deux endroits sont-ils de nature à retarder tout le projet ?

plannen zo snel mogelijk aan te passen. Vervolgens zouden de plannen opnieuw ingediend worden om de nodige vergunningen te krijgen.

In november hield u nog altijd vast aan de deadline van 2019-2020 voor de aanleg van fietspaden in beide richtingen langs de volledige Kleine Ring, ondanks de bijkomende complicatie dat alle bouwplaatsen gecoördineerd moesten worden. U zei toen dat de planning zeer binnenkort opgesteld zou worden. Ondertussen verscheen er een stand van zaken in Bruzz betreffende de fietspaden op de Kleine Ring.

Heeft Brussel Mobiliteit de plannen kunnen aanpassen aan de nieuwe voorwaarden? Kunt u de aangepaste plannen toelichten? Gaat het om belangrijke wijzigingen? Hoever staat het met de aanvraag van vergunningen voor de aanleg van de fietspaden?

Is de termijn van 2019-2020 nog haalbaar? In Bruzz las ik immers dat er nog een aantal stukken van de Kleine Ring zijn waarvoor blijkbaar geen plannen bestaan. Het gaat om 200 meter, wat niet veel is, maar is het mogelijk dat de Louizarotonde en de Lemonnierlaan vertraging veroorzaken?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Les pistes cyclables sur la Petite ceinture sont divisées en huit zones distinctes.*

Pour la zone 1, le tronçon qui va de la place Sainctelette au quai de Willebroeck, un appel à projets est en cours en vue de sélectionner un bureau d'études qui élaborera un plan global pour l'ensemble de la zone, incluant les pistes cyclables.

Les permis ont été délivrés pour la zone 2, qui va du quai de Willebroeck au Boulevard du roi Albert II. La coordination des impétrants a eu lieu et les concessionnaires ont entamé les travaux, qui seront menés en coordination avec ceux du tunnel Léopold II.

Le permis pour la zone 3, qui va de la rue Gineste à la place Quetelet, devrait nous parvenir sous peu.

De heer Pascal Smet, minister.- De fietspaden op de Kleine Ring zijn opgedeeld in acht afzonderlijke zones.

Voor zone 1, het stuk vanaf het Saincteletteplein tot aan de Willebroekkaai, is een projectoproep aan de gang om een studiebureau te selecteren dat de volledige zone zal hertekenen. Daar moet een globaal plan voor worden opgesteld. Het is dan ook logisch dat we daar nu niet ingrijpen. De fietspaden in die zone maken immers deel uit van een veel groter project.

Zone 2 loopt van de Willebroekkaai tot aan de Koning Albert II-laan. Daarvoor hebben we de vergunning ontvangen en heeft de coördinatie van de nutsbedrijven reeds plaatsgevonden. Ook de werken van de concessiehouders zijn aangevat. Telkens wanneer er een fietspad wordt aangelegd, moeten immers eerst al die concessiehouders hun werken uitvoeren, hetgeen extra tijd en werk vergt.

Les travaux sont en cours pour la zone 4, place Madou, rue Scailquin et chaussée de Louvain.

Le permis a également été délivré pour la zone 5, de la place Madou à la porte de Namur, et la coordination des impétrants est en cours. Le chantier est mené en coordination avec ceux de la chaussée d'Ixelles et de la place Madou.

La zone 6, qui s'étend de l'avenue de la Toison d'Or au boulevard de Waterloo, se trouve dans la phase d'avant-projet d'un concours pour l'aménagement de la Petite ceinture de façade à façade. Nous espérons introduire la demande de permis avant l'été.

Un permis a également été délivré pour la zone 7, qui va de la place Louise à la rue Terre-Neuve. Le chantier débutera à la fin de l'important chantier du tunnel de la Porte de Hal.

Le permis a été délivré pour la zone 8, qui englobe le boulevard Poincaré, le boulevard du Midi et le boulevard de l'Abattoir, entre le boulevard Lemonnier et la porte de Ninove. La coordination des impétrants est terminée. Les travaux ont débuté et devraient être achevés en 2018.

Le permis n'a pas encore délivré été pour les zones 1 et 6, qui font partie d'un réaménagement total de l'espace public comprenant la création de pistes cyclables. Tous les chantiers d'aménagements cyclables le long de la Petite ceinture devraient se clôturer en 2020 et constituent une modification substantielle et structurelle de l'espace public.

Deze werf wordt ook uitgevoerd in coördinatie met de werken aan de Leopold II-tunnel.

De procedure voor de vergunning voor zone 3, van de Ginestestraat tot aan het Queteletplein, loopt. Ik verwacht de vergunning heel binnenkort.

De plannen voor zone 4, het Madouplein, de Scailquinstraat en de Leuvensesteenweg, zijn intussen vergund. De coördinatie van de nutsbedrijven vond plaats. De werken zijn gestart in 2017 en nog volop bezig.

Ook voor zone 5, van het Madouplein tot aan de Naamsepoort, werd de vergunning afgeleverd en is de coördinatie van de nutsbedrijven aangevat. De werf wordt uitgevoerd in coördinatie met de werven aan de Elsensesteenweg en het Madouplein.

In zone 6, tussen de Guldenvlieslaan en de Waterloolaan, zitten we momenteel in de fase van het voorontwerp van een wedstrijd om de Kleine Ring van gevel tot gevel aan te pakken. Een ontwerp voor die luxueuze winkelzone is dus in wording. Ik hoop dat we tegen de zomer de vergunning kunnen indienen.

Voor de plannen voor zone 7, die zich uitstrekt van het Louizaplein tot Nieuwland, werd ook de vergunning afgeleverd. De werf zal van start gaan zodra de grootste werken aan de Hallepoorttunnel zijn afgerond.

Voor zone 8, die de Poincarélaan, de Zuidlaan en de Slachthuislaan omvat tussen Lemonnier en de Ninoofsepoort, werd de vergunning uitgereikt. De coördinatie van de nutsbedrijven is afgerond en de werken zijn aan de gang. Het einde is gepland in 2018.

Er is een goede reden waarom er nog geen vergunning is voor de zones 1 en 6. Zij vormen een onderdeel van een totale heraanleg van de publieke ruimte. We kozen ervoor om de fietspaden daar mee in op te nemen. Alle werken om de Kleine Ring befietsbaar te maken, moeten in 2020 afgerond zijn. Het gaat om een zeer belangrijke, structurele wijziging van de publieke ruimte.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Le*

De heer Paul Delva (CD&V).- U zegt dat er nog

tronçon situé entre le boulevard Lemonnier et la place Louise fait-il partie des zones 1 et 6 ?

geen plannen zijn voor het stuk aan de Lemonnierlaan en aan de Louizarotonde. Maakt dat deel uit van zones 1 en 6, waarvan u zegt dat ze helemaal heraangelegd worden?

Als het er los van zou staan, waarom bestaan daarvoor dan geen plannen? Zijn er technische moeilijkheden? Is er onenigheid met de stad?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La place Louise fait partie du réaménagement définitif du tronçon entre la porte de Namur et l'avenue Louise.*

De heer Pascal Smet, minister.- Over welk stuk van de Lemonnierlaan hebt u het? De Louizarotonde valt onder de definitieve heraanleg van het stuk tussen de Naamsepoort en de Louizalaan.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Bruzz évoque une portion de 200m pour laquelle il n'y aurait pas encore de projet, à la hauteur du boulevard Lemonnier, ainsi que le flou qui entoure la place Louise.*

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik citeer uit Bruzz: "Dan zijn er nog de stukjes waar geen plannen voor zijn. Ter hoogte van de Lemonnierlaan is er een stuk Kleine Ring van ongeveer 200 m waar nog geen verbetering in zicht is. En ook de toekomst van de Louizarotonde is onduidelijk." Ik was wat gealarmeerd door dit bericht.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La place Louise doit être fondamentalement repensée, en incluant une liaison cycliste. Une réflexion est en cours à ce propos.*

Nous ne sommes pas informés de problèmes au boulevard Lemonnier, à moins que ceux-ci ne soient liés au réaménagement du métro.

- L'incident est clos.

De heer Pascal Smet, minister.- De Louizarotonde moet fundamenteel herdacht worden. Die reflectie is aan de gang. Er zal in elk geval wel een verbinding zijn voor de fietsers.

Wat het stuk van de Kleine Ring aan de Lemonnierlaan betreft, heb ik geen weet van problemen, tenzij die zouden samenhangen met de heraanleg van de metro.

- Het incident is gesloten.

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 fraude aux pierres bleues et les éventuels cas concernant des chantiers de la Région bruxelloise".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de fraude met blauwe steen en de eventuele gevallen op bouwplaatsen in het Brussels Gewest".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Récemment, la presse a révélé un cas de fraude à la pierre bleue sur le chantier du château Malou, à Woluwe-Saint-Lambert. L'entrepreneur y a fourni de fausses attestations pour de la pierre bleue belge qui, en réalité, venait de Chine. Il n'en était apparemment pas à son coup d'essai.

On peut donc raisonnablement considérer que tous les chantiers effectués par cet entrepreneur et pour lesquels le cahier des charges exigeait de la pierre bleue belge sont susceptibles d'avoir fait l'objet d'une telle falsification. J'aimerais savoir si d'autres cas ont été avérés en Région bruxelloise.

Il s'agissait ici d'un chantier communal et il semble que c'est grâce au marquage des palettes, qui ne répondait pas aux exigences européennes, que la fraude a pu être décelée.

Je souhaite donc savoir si ces dernières années, la Région a réalisé des chantiers dont le cahier des charges spécifiait l'usage de pierre bleue belge. Le cas échéant, quels sont les éléments qui permettent d'affirmer que ces chantiers n'ont pas, eux aussi, été concernés par la fraude ?

Depuis la mise au grand jour du procédé, de nouvelles inspections ont-elles été menées sur des chantiers potentiellement touchés ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Uit de pers blijkt dat er fraude is gepleegd met blauwe steen op de werf van het Maloukasteel in Sint-Lambrechts-Woluwe. De ondernemer had valse attesten afgeleverd voor blauwe steen die zogenaamd uit België maar eigenlijk uit China kwam.*

We mogen redelijkerwijs aannemen dat die ondernemer ook valse verklaringen heeft afgelegd op andere werven waar het bestek ook Belgische blauwe steen vermeldt. Op deze gemeentelijke werf is de fraude aan het licht gekomen doordat de markeringen van de palletten niet overeenstemden met de Europese normen.

Waren er de voorbije jaren werven in het Brussels Gewest waar Belgische blauwe steen in het bestek vermeld stond? Zo ja, hoe kunnen we nagaan of ook daar geen fraude werd gepleegd? Zijn er sinds deze vaststelling nog inspecties geweest op werven waar mogelijk fraude kon worden gepleegd?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Lors de la rédaction d'un cahier des charges, il ne nous est pas possible, sur le plan juridique, d'imposer des exigences spécifiques quant à la provenance des matériaux prévus dans un projet d'aménagement.

Nous mentionnons cependant tout un éventail de contraintes techniques concernant ces mêmes matériaux, dont le respect fera l'objet de vérifications strictes lors de l'exécution des travaux.

L'administration me communique n'avoir connaissance d'aucune fraude de ce type sur les chantiers régionaux. Aucun indice en ce sens ne

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is juridisch onmogelijk om in een bestek specifieke eisen op te leggen met betrekking tot de oorsprong van materialen. Wel zijn er heel wat technische eisen waaraan die materialen moeten voldoen, wat strikt wordt gecontroleerd bij de uitvoering van de werken.*

De administratie is niet op de hoogte van dergelijke fraude op gewestelijke werven. Ik heb ook geen enkele aanwijzing in die richting ontvangen. Ik stel dus voor dat u me de aanwijzingen bezorgt zodat ik een onderzoek kan starten.

m'est parvenu non plus. Je vous invite donc à me transmettre les indices en votre possession, afin que je puisse lancer une enquête.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis déçue par cette réponse très administrative. En gros, je vous explique que, manifestement, dans notre Région, sur des chantiers, des entrepreneurs fraudent. En effet, vous savez bien que, même si dans le cahier des charges, on ne peut pas demander de la pierre bleue belge, cela peut être une exigence de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS).

M. le président.- Pourquoi ne le pourrait-on pas ?

M. Pascal Smet, ministre.- L'origine ne peut pas être une exigence.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Mais la qualité n'est pas la même. Vous avez très bien compris où se situe le problème : la pierre bleue de Chine n'a pas les mêmes caractéristiques que la pierre bleue de Belgique.

Je vous interroge au sujet d'une fraude assez élaborée, à coup de faux certificats, qui n'a été décelée que grâce à la sagacité d'un conseiller communal qui a remarqué que quelque chose ne collait pas. Et vous me répondez que l'administration régionale bruxelloise n'a rien remarqué ! On a déjà entendu beaucoup de choses sur la qualité des pierres bleues utilisées sur des gros chantiers dans notre Région. Je m'attendais donc à une réponse quelque peu plus proactive que la vôtre qui ne me rassure pas. Elle implique que, dans notre Région, des fraudes à la pierre bleue sont commises et que, manifestement, on n'y accorde pas grande attention. Le message est clair : "Entrepreneurs qui pratiquez ce genre de fraude, vous pouvez dormir sur vos deux oreilles". Cela n'a pas l'air d'inquiéter grand monde.

M. Pascal Smet, ministre.- Je répète le deuxième alinéa : "Nous mentionnons cependant tout un éventail de contraintes techniques concernant ces mêmes matériaux, dont le respect fera l'objet de

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik ben teleurgesteld door dit zeer administratieve antwoord. In ons gewest wordt er blijkbaar gefraudeerd op werven. Zelfs als je in een bestek geen Belgische blauwe steen mag eisen, weet u best dat de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen (KCML) dat wel kan eisen.*

De voorzitter.- Waarom kan je zoiets in een bestek niet eisen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De oorsprong mag geen criterium zijn.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- De kwaliteit is echter niet dezelfde. Blauwe steen uit China heeft niet dezelfde eigenschappen als blauwe steen uit België.*

Ik laat u weten dat er fraude werd vastgesteld met valse certificaten en u zegt me dat de Brusselse administratie van niets weet! Er werd al vaak gesproken over de kwaliteit van de blauwe steen op grote werven in het gewest. Ik had een meer proactief antwoord verwacht. Uw antwoord wijst erop dat er fraude met blauwe steen wordt gepleegd maar dat er weinig aandacht aan wordt besteed. De ondernemers die erbij betrokken zijn, kunnen dus op beide oren slapen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik herhaal dat er heel wat technische eisen zijn, die streng worden gecontroleerd bij de uitvoering van*

vérifications strictes lors de l'exécution des travaux".

- *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 "les intoxications au CO et les odeurs de mazout relevées dans certains bus de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Plusieurs dizaines de bus de la STIB subissent des émanations de monoxyde de carbone (CO) dans leur habitacle, ce qui provoque des problèmes d'intoxication du personnel de conduite, et éventuellement de voyageurs. De même, des fuites de carburant causent des odeurs de mazout à l'intérieur des bus.

Quel est l'âge des bus concernés ? Comment expliquez-vous que du matériel roulant en service soit en si piètre état ? La situation est-elle liée à un défaut dans le chef du constructeur ou à des carences au niveau des contrôles ou de l'entretien ? Combien de temps a perduré le problème avant que des mesures d'urgence ne soient prises ? Quelles dispositions ont-elles été prises afin d'évaluer les risques et dommages pour la santé subis par le personnel de conduite d'une part, et les passagers d'autre part ?

(M. Pierre Kompany, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis le début de l'année 2018, la STIB a reçu de la part de ses chauffeurs dix-huit déclarations d'odeurs suspectes

de werken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de CO-vergiftigingen en de geur van stookolie in sommige bussen van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- In tientallen MIVB-bussen is er een uitstoot van koolstofmonoxide (CO) in de stuurcabine, wat toxisch is voor zowel chauffeurs als reizigers. Bovendien veroorzaken brandstoflekken geurhinder in de bussen.*

Hoe oud zijn de betrokken bussen? Hoe verklaart u dat zij zich in een dergelijke staat bevinden? Is de situatie te wijten aan een fout bij de constructeur of aan gebrekkige controles of onderhoud? Na hoeveel tijd werden er noodmaatregelen getroffen? Hoe worden de gezondheidsrisico's voor de chauffeurs en de reizigers geëvalueerd?

(De heer Pierre Kompany, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Sinds begin 2018 heeft de MIVB 18 verklaringen van buschauffeurs ontvangen wegens verdachte*

à bord d'un bus. Chaque déclaration a donné lieu à une intervention complète. Les bus concernés proviennent des séries Van Hool A300 D2, Van Hool A330 D2, Mercedes Citaro D2 et Mercedes Citaro D3.

La STIB a immédiatement mené son enquête et a pris des mesures techniques rigoureuses de la qualité de l'air dans les bus incriminés. Lorsqu'ils ne sont pas égaux à 0, les taux de monoxyde de carbone (CO) enregistrés sont très proches de 0 et très largement inférieurs aux seuils tolérés par la médecine du travail. Par ailleurs, tous les diagnostics médicaux posés par les services de secours et les médecins des services de garde des hôpitaux indiquent qu'aucun des chauffeurs concernés n'a été intoxiqué au monoxyde de carbone.

Par mesure de précaution, la STIB a procédé au contrôle de l'étanchéité des compartiments moteurs (contrôle des joints d'étanchéité) et a placé des détecteurs de CO dans l'espace voyageurs, au-dessus du compartiment moteur et dans le poste de conduite de ses plus anciens bus, c'est-à-dire les bus Van Hool A300 D2.

Certains chauffeurs se sont plaints d'une odeur ponctuelle d'hydrocarbure. Celle-ci se diffuse dans les bus Mercedes Citaro D3, généralement dans les heures qui ont suivi la vidange de l'huile du pont arrière à l'occasion de l'entretien des 135.000km. L'huile d'origine de type minéral dégage une odeur d'hydrocarbure. Cette odeur n'a cependant aucun effet toxique. La STIB a alors décidé de remplacer l'huile en question par de l'huile synthétique, de laquelle il n'émane aucune odeur.

geuren in de bus. Na elke verklaring volgde een globale interventie. De betrokken bussen behoren tot de reeksen Van Hool A300 D2, Van Hool A330 D2, Mercedes Citaro D2 en Mercedes Citaro D3.

De MIVB heeft onmiddellijk een onderzoek ingesteld en strenge technische maatregelen getroffen met betrekking tot de luchtkwaliteit. Als ze geen 0 bedragen, liggen de gemiddelde waarden koolstofmonoxide (CO) toch dicht bij de 0 en ruim onder de tolerantiedrempel van de arbeidsgeneeskunde. Volgens de medische diagnoses van de hulpdiensten en ziekenhuizen werd er bij geen enkele chauffeur vergiftiging vastgesteld.

Als voorzorgsmaatregel heeft de MIVB de isolatie van de motorcompartimenten gecontroleerd en CO-melders geplaatst in de passagiersruimte, boven de motor en in de stuurcabine van de oudste bussen (van het model Van Hool A300 D2).

Sommige chauffeurs klaagden over koolwaterstofgeur in de Mercedes Citaro D3, meestal na de olieverversing aan de achteras. De minerale olie verspreidde een geur van koolwaterstof maar was niet toxisch. De MIVB heeft de olie vervangen door synthetische olie, die geen enkele geur verspreidt.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous ne m'avez pas dit quel était l'âge des bus concernés.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- U hebt me niet verteld hoe oud die bussen zijn.*

M. Pascal Smet, ministre.- Les plus anciens bus ont 22 ans, et les autres ont huit à neuf ans. Les derniers bus dont j'ai parlé, les Citaro D3, ont trois ans.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De oudste bussen zijn 22 jaar oud, de andere 8 à 9 jaar. De Citaro D3-bussen zijn 3 jaar oud.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je peux

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het*

comprendre que les bus les plus anciens soient en assez mauvais état, mais je me suis déjà retrouvée dans des bus qui sentaient le gasoil. Ce n'étaient pas des Citaro. J'ai donc du mal à croire que le problème se limite à un souci de vidange des Citaro qui n'ont que quelques années.

Je suis, en revanche, rassurée en ce qui concerne la santé des conducteurs, puisque nous n'avons pas encore reçu de résultats médicaux problématiques. Néanmoins, certains conducteurs se sont tout de même plaints à la suite de malaises.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous invite à relire ma réponse.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Oui, je relirai votre réponse, mais j'ai aussi lu autre chose. S'agit-il alors d'une invention ? Certains syndicats se plaindraient-ils de problèmes qui n'existent pas ? J'aurais aimé savoir ce que le ministre sait et ce qu'il ne sait pas à ce sujet.

M. le président.- Le ministre a répondu à la question.

- L'incident est clos.

Frans).- Ik kan begrijpen dat de oudste bussen in slechte staat verkeren maar ik heb al in bussen gezeten die naar diesel roken en dat waren geen Citaro's. Ik betwijfel dus dat het probleem zich beperkt tot de olieverversing in de redelijk jonge Citaro-bussen.

Over het gezondheidsrisico voor de chauffeurs hebt u me wel gerustgesteld.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik stel voor dat u mijn antwoord opnieuw leest.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik zal uw antwoord lezen maar ik heb ook andere dingen gelezen. Zijn dat verzinsels? Klagen sommige vakbonden misschien over problemen die er niet zijn?*

De voorzitter.- De minister heeft uw vraag beantwoord.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Ikazban.

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "la méthodologie d'élaboration du Plan taxis à la suite de la manifestation du 27 mars 2018 et de l'évolution de la jurisprudence en matière de droit du travail et de l'économie de plateformes".

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Ikazban.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de methode voor de opstelling van het Taxiplan na de betoging van 27 maart 2018 en de evolutie van de rechtspraak inzake arbeidsrecht en de platformeneconomie".

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Les questions d'actualité posées le vendredi 30 mars dernier nous ont donné l'occasion de faire le point sur la situation après la manifestation du secteur des taxis, le mardi 27 mars, mais aussi sur l'avis négatif rendu par le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) sur la première mouture du Plan taxis adopté au gouvernement.

Le mandat donné par vos partenaires de gouvernement en première lecture consistait à poursuivre la concertation avec le secteur des taxis, afin de vérifier la validité des options soumises au gouvernement, notamment garantir la qualité de l'emploi et des prestations de service. Vous étiez également chargé de mettre sur pied une task force en partenariat avec Bruxelles Mobilité et les zones de police, afin d'encadrer la mise en place d'un service de stewards aux abords des points névralgiques de prise en charge. Le but est d'éviter le racolage, l'exploitation de taxis clandestins ou le court-circuitage des files de prise en charge des taxis par des véhicules Uber, par exemple.

Durant la première semaine des congés de Pâques, en matinée puis en soirée, j'ai observé le travail des chauffeurs de taxi aux abords de la gare de Bruxelles-Midi. J'ai à nouveau constaté la concurrence terrible à laquelle ils font face. Leur travail devenu pénible leur demande davantage de patience et d'abnégation. Faisant preuve de fair-play, ils obéissent à des règles strictes : chacun fait la file en attendant entre 20 et 45 minutes, parfois plus, une course dans l'ordre d'arrivée. Une fois qu'un passager est embarqué, le taxi doit à nouveau refaire la file quand il revient. Nul ne sait quel sera le montant de la course : 4 euros, 6 euros, 20 euros ou plus.

J'ai ainsi rencontré à 18h30 un chauffeur au bout du rouleau qui, depuis 10h du matin, n'avait chargé que quatre clients. Pendant qu'il attendait avec ses camarades d'infortune, les chauffeurs Uber venus de Flandre et de Wallonie défilaient sous ses yeux médusés, en chargeant des clients que les taxis bruxellois ne chargent pas.

Les conducteurs de ces soi-disant limousines destinées au transport de luxe ne respectent pas la législation des véhicules de transport avec

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- Tijdens de actualiteitsvragen van 30 maart hadden we het over de betoging van de taxisector en het negatieve advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG) over de eerste versie van het nieuwe Taxiplan.*

U kreeg van uw regeringspartners het mandaat om het overleg met de taxisector voort te zetten en de aan de regering voorgelegde opties te toetsen, onder meer wat de kwaliteit van de jobs en de dienstverlening betreft.

U werd ook belast met de taak om samen met Brussel Mobiliteit en de politiezones een taskforce op te richten die het aanstellen van stewards op drukke standplaatsen zoals het Zuidstation in goede banen moet leiden. Die stewards moeten vermijden dat illegale taxi's of Ubervoertuigen klanten ronselen.

De concurrentie is bikkelhard. De taxichauffeurs hebben veel geduld en volharding nodig. Ze houden zich braaf aan de regels en sluiten telkens achteraan de wachtrij aan, waar ze soms 20 tot 40 minuten moeten wachten voor ze aan de beurt zijn, zonder te weten hoeveel de rit zal opbrengen. Terwijl ze aan het wachten zijn, komen heel wat Uberchauffeurs voor hun ogen klanten oppikken.

De chauffeurs van die zogenaamde limousines respecteren de Brusselse wetgeving niet. Het gaat immers niet om luxetransport, zoals ze beweren, maar om een taxidienst. Er hangt geen contract in het voertuig en ze leven de 3u/90€-regel niet na.

Doordat alsmaar meer limousines en taxi's uit de andere gewesten in het Brussels Gewest rijden, hebben de Brusselse taxichauffeurs de voorbije jaren 20 tot 30% van hun inkomsten verloren. Bovendien mogen de Brusselse taxi's geen klanten oppikken aan de luchthaven van Zaventem of in de andere gewesten.

Door het gebrek aan controle kunnen de taxi's uit de andere gewesten ongehinderd de Brusselse wetgeving overtreden en klanten van de Brusselse taxi's inpikken. Die zijn de situatie zo beu dat ze enkele maanden geleden beslisten er zelf voor te

chauffeur (VTC), puisque, contrairement à ce qu'ils prétendent, leurs voitures rendent en réalité le même service qu'un taxi. Ils n'affichent pas de contrat dans leur véhicule et ne respectent pas la règle des 3h/90euros.

De très nombreux VTC et taxis en provenance des deux autres Régions opèrent dans la capitale, au détriment de l'économie et de l'emploi bruxellois, alors que les chauffeurs bruxellois ont perdu entre 20 et 30% de leurs revenus ces dernières années.

Faut-il rappeler que les taxis bruxellois ne peuvent embarquer des clients à partir de l'aéroport de Zaventem ou dans les Régions flamande et wallonne ?

Puisque c'est le manque de contrôle à Bruxelles qui permet aux VTC venant des autres Régions d'y opérer illégalement en toute impunité, en contradiction avec la législation en vigueur, et de voler les clients des taxis bruxellois, ces derniers ont décidé, depuis quelques mois, de prendre le taureau par les cornes. Ainsi, aux abords de la gare de Bruxelles-Midi, ils guident les voyageurs, en empêchant les chauffeurs Uber de démarcher des clients. Ils exercent un rôle de dissuasion et de visibilité, notamment pour barrer l'action des voitures pirates.

Le 10 avril dernier, Bruxelles Mobilité a envoyé une circulaire aux exploitants de taxis pour les rappeler à l'ordre, leur signalant que les contrôles sont dévolus aux agents de police et aux agents assermentés. À la bonne heure, mais pourquoi ne pas envoyer une circulaire aux chauffeurs de limousine qui ne respectent pas la règle des 3h/90euros ?

Les taxis réclament une véritable concertation, qui semble actuellement impossible à mettre en place. Lors des débats en séance plénière, votre méthode de concertation a d'ailleurs posé question, puisqu'elle semble faire du surplace depuis trois ans. La manifestation du 27 mars est une preuve flagrante de la distance qui demeure entre votre conception d'un service de transport rémunéré en Région bruxelloise et les enjeux socio-économiques de la réforme pour les entrepreneurs et travailleurs du secteur.

De fait, il a surtout été question jusqu'ici de remise

zorgen dat Uberchauffeurs geen klanten meer kunnen ronselen.

Op 10 april stuurde Brussel Mobiliteit een omzendbrief naar de taxichauffeurs om ze tot de orde te roepen en erop te wijzen dat de controle enkel mag gebeuren door politieagenten of beëdigde ambtenaren. Waarom werd er geen omzendbrief gestuurd naar de limousinechauffeurs die de regels overtreden?

De taxisector vraagt meer overleg. Uw methode lijkt niet te werken, want na drie jaar bent u nog geen stap verder. De betoging van 27 maart bewijst hoe groot de kloof is tussen uw visie en de sociaal-economische bekommernissen van de sector. We weten nog altijd niet welke uw doelstellingen zijn op economisch en sociaal gebied, op het vlak van werkgelegenheid en milieu of inzake mobiliteit en multimodaliteit. U hebt nochtans veel tijd gehad om uw strategische doelstellingen op te stellen.

Blijkbaar is de socialistische fractie niet de enige die zich daarover zorgen maakt. Ook de ESRBHG wenst dat de regering snel werk maakt van dit dossier en een ernstige sociaal-economische studie uitvoert.

Voorts moet de regering dringend een einde maken aan de oneerlijke concurrentie, door de controle te versterken en sancties op te leggen. Tijdens de begrotingsbesprekingen toonde u zich daarvan een voorstander. Uit uw antwoorden in de plenaire vergadering begrepen we dat u de oprichting van de controledienst wilt koppelen aan de goedkeuring van het personeelsplan 2018. U opteert dus voor een spel van geven en nemen, in plaats van maatregelen uit te werken die de economische rendabiliteit van de Brusselse taxisector garanderen, in afwachting van het nieuwe kader.

Tot slot is er de evolutie van de rechtspraak over de werkrelatie tussen de chauffeurs en Uber. In 2015 oordeelde de arbeidscommissie van Californië na collectieve initiatieven van Uberchauffeurs dat de relatie tussen de chauffeurs en het platform als een werknemersrelatie moet worden gezien. Ook bij ons besliste de Administratieve Commissie ter regeling van de Arbeidsrelatie op 9 maart jongstleden dat de

à plat du secteur pour l'ouvrir à la concurrence de nouveaux types d'opérateurs de plates-formes, que tout le monde considère aujourd'hui comme faisant partie à part entière du secteur du transport et comme devant être encadrés et régulés comme tels.

Malheureusement, nous avons très peu perçu jusqu'ici quels étaient vos objectifs économiques, sociaux, en matière d'emploi, sur le plan environnemental, voire en matière de mobilité et de multimodalité. C'est un comble, vu le temps dont vous avez disposé jusqu'ici pour élaborer les objectifs stratégiques de la réforme !

Manifestement, le groupe socialiste n'est pas le seul à s'interroger à ce propos. L'avis cinglant du CESRBC, rendu à la demande du gouvernement, pointe également du doigt la nécessité de remettre l'ouvrage sur le métier, en ayant comme préalable une étude socio-économique de qualité et une analyse d'impact sérieuse, pour pouvoir établir un nouveau cadre modernisé et pérenne pour la profession.

De la même manière, il convient de couper court à tout ce qui pourrait s'apparenter à une stratégie du pourrissement et de prendre les dispositions qui s'imposent pour mettre fin à la distorsion de concurrence, notamment interrégionale, rencontrée aujourd'hui sur le terrain. Pour ce faire, il convient d'optimiser sans délai les outils de contrôle et de sanction, car l'inaction et l'immobilisme ont des conséquences désastreuses sur la viabilité économique des entreprises du secteur et sur ses travailleurs, salariés ou indépendants.

Lors des discussions budgétaires, et dans le cadre des subsides que vous avez alloués pour l'année 2018, vous vous êtes déclaré favorable à une telle mesure et avez confirmé l'opportunité d'un tel service.

Les quelques réponses que vous avez données en séance plénière semblent indiquer que vous liez d'emblée la mise en place de ce service et le renforcement éventuel des opérations de contrôle à l'adoption du plan de personnel 2018.

Je souhaiterais avoir des éclaircissements sur cette position, qui semble relever du donnant-donnant, au détriment de mesures de sauvegarde assurant la viabilité économique de ce secteur bruxellois dans

arbeidsrelatie tussen de Deliveroo-bezorgers en het platform niet als zelfstandige arbeid kan worden beschouwd. Het gaat volgens de commissie om een ondergeschikte relatie die kenmerkend is voor werknemerschap.

In Brussel werden heel wat juridische bokkensprongen gemaakt om te bewijzen dat de dienst UberX aan de Brusselse wetgeving voldoet, onder meer wat de minimumprijs van 90 euro betreft. Zo werd geargumenteerd dat elke klant lid is van een 'ride sharing association'. Zij worden daar automatisch lid van bij hun inschrijving op de Uberapp.

Gelukkig is het arbeidsrecht moeilijker te omzeilen! Sommige platforms hebben getracht om zich als een onlinedienst te profileren, maar daar trapt niemand meer in.

Welke impuls zult u aan dit dossier geven na het negatieve advies van de ESRBHG? Wanneer mogen we de aanbesteding voor de sociaal-economische studie en de effectenstudie verwachten? Welke elementen van de hervorming zullen onder die studie vallen en welke niet?

Zal Brussel Mobiliteit aan de taxichauffeurs vragen om de stewarddienst op te heffen? Zullen de stewards door ambtenaren vervangen worden?

Wat houdt u tegen om de controles en sancties op te voeren? Welke maatregelen kunnen er op korte termijn genomen worden om orde op zaken te stellen en opnieuw een gezonde concurrentie tot stand te brengen? Wat is de mening van het parket en de politiezones? Wat stellen zij voor?

Klopt het dat u in de nieuwe regelgeving onlineplatforms zult verplichten een erkenning aan te vragen, om te waarborgen dat ze de Brusselse, Belgische en Europese regels naleven?

De federale regering tekende in 2016 een samenwerkingsakkoord met alle dienstverleners uit de sector, maar niet met Uber. Spoort u de federale beleidsverantwoordelijken ertoe aan om te zorgen voor een coherent Brussels kader, dat voor iedereen geldt?

Voorts onderzoekt de federale regering samen met de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) een

l'attente de l'entrée en vigueur du nouveau cadre.

Enfin, je souhaiterais attirer l'attention de mes collègues sur un autre aspect : l'évolution de la jurisprudence relative à la qualification des relations de travail entre les travailleurs et l'entreprise gestionnaire de plate-forme.

Des actions et décisions de justice existent déjà en la matière. En 2015, aux États-Unis, des actions collectives intentées par des chauffeurs Uber ont conduit la commission du travail de Californie à rendre une décision de requalification en statut de salarié de la relation de travail entre le chauffeur et la plate-forme. Plus récemment, chez nous, le même type d'analyse a conduit la Commission administrative de règlement de la relation de travail (CRT), qui fait partie du Service public fédéral (SPF) Sécurité sociale, à conclure, le 9 mars dernier, que la relation de travail entre un livreur et la plate-forme Deliveroo ne pouvait pas être qualifiée de travail indépendant. La CRT considère que la relation caractérisée et imposée par la plate-forme présente un lien de subordination caractéristique d'un travail salarié. Je rappelle que le salariat a été supprimé chez Deliveroo.

Le dossier des taxis bruxellois a déjà connu quelques contorsions juridiques créatives pour considérer que la prestation du service UberX était bien conforme à la réglementation bruxelloise, notamment en ce qui concerne le prix minimum de 90 euros. Ce montant correspond à la course pour les services de limousine avec chauffeur, dès lors que chaque client pouvait - selon votre explication de l'époque - être considéré comme membre d'une "ride sharing association" du fait de sa simple souscription à l'application Uber.

Il me semble néanmoins que le droit du travail sera plus difficile à contourner et que ce serait, bien entendu, inacceptable. Jusqu'ici, certains ont été tentés d'arrimer leur marketing politique à celui de la numérisation, mais il semble enfin que le débat soit mûr pour en revenir aux fondamentaux que sont la mobilité, l'économie et l'emploi, pour lesquels il convient de garantir un progrès significatif conjoint et non de favoriser l'un au détriment de l'autre.

Quel nouvel élan allez-vous donner à la conduite de ce dossier, à la suite de l'avis négatif du

eventuele herkwalificatie van de personen die voor platforms zoals Uber en Deliveroo werken. Welke impact zal de evolutie van de rechtspraak over de deeleconomieplatformen hebben op de hervorming van de Brusselse taxisector?

Zal de volgende versie van het Taxiplan gebaseerd zijn op een ernstige juridische analyse, om te vermijden dat de operatoren aan het arbeidsauditoraat een herkwalificatie van hun activiteit vragen?

CESRBC ? Quand l'appel d'offres pour la tenue d'une étude socio-économique de qualité et d'une analyse d'impact sera-t-il lancé ? Quels seraient les éléments de la réforme qui relèveraient de cette analyse et ceux qui en seraient indépendants ?

Avez-vous donné ordre à Bruxelles Mobilité de demander au secteur des taxis de mettre fin au service de stewards ? Des effectifs de l'administration ont-ils été mobilisés pour les remplacer ?

Quelles sont les raisons pouvant motiver un report de l'optimisation de la chaîne contrôle-sanction ? Quelles sont les mesures de sauvegarde pouvant être prises à très court terme pour remettre de l'ordre et rétablir une saine concurrence sur le terrain ? Quel est l'avis du Parquet et des zones de police à ce sujet ? Quelles solutions avancez-vous pour y répondre ?

Confirmez-vous que la législation à venir instaurera un agrément des plate-formes numériques pour garantir que ce type de service soit subordonné au droit européen, belge et bruxellois, notamment au regard du droit social et fiscal en vigueur, dans la poursuite de l'intérêt général ?

Le gouvernement fédéral et le secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale ont déjà pris des initiatives en la matière en 2016, en signant avec l'ensemble des prestataires du secteur un accord de coopération. Uber n'était cependant pas partie à cet accord. Avez-vous des contacts avec le gouvernement fédéral en vue de garantir un cadre réglementaire cohérent en Région bruxelloise, garantissant l'équité requise pour tout entrepreneur ?

Le ministre fédéral de l'Emploi travaille également avec l'Office national de sécurité sociale (ONSS) à une éventuelle requalification des travailleurs prestant pour des plates-formes comme Uber. Nous connaissons une problématique similaire dans le cas de Deliveroo. Quelle sera, dès lors, l'incidence de l'évolution de la jurisprudence relative au droit du travail et aux économies de plates-formes sur les orientations de la réforme du service en Région bruxelloise ?

Enfin, afin d'éviter l'adoption d'un cadre légal

instaurant des opérateurs dont l'activité pourrait être requalifiée par un recours auprès de l'auditorat du travail, est-ce que la prochaine mouture du Plan taxis qui sera présentée au gouvernement intégrera une analyse juridique solide en la matière ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Globalement, nous en sommes restés au fait que vous avez soumis un plan au gouvernement, adopté en première lecture moyennant la négociation d'une série de modalités avec le secteur. Je constate que nous ne sommes pas parvenus à savoir ce qui était négociable et ce qui ne l'était pas. Nous savons aussi que la société Uber s'est réjouie de cette première mouture du plan.

Comment se déroulent les négociations ? Des changements ont-ils été apportés à cette première mouture ? Des modifications des points d'accord commencent-elles à être envisagées ? Par ailleurs, au-delà de la question de la compensation, qu'en est-il du modèle privilégié ? À l'avenir, tous les chauffeurs seront-ils de faux indépendants sous la coupe de l'une ou l'autre plate-forme, souvent réduits à enrichir l'intermédiaire qui leur louera leur voiture ? En effet, la licence serait désormais attribuée aux chauffeurs et non plus aux voitures.

Ainsi, quelle que soit leur envergure, de nombreuses sociétés pourront s'enrichir en jouant aux intermédiaires. On observe déjà ce phénomène en France. Par exemple, Uber a conclu un partenariat avec LeasePlan et une autre société de leasing fournissant aux chauffeurs des voitures en location, clé sur porte et à un prix élevé. C'est dire la liberté qu'il reste à ces indépendants !

J'aimerais donc savoir où nous en sommes. Allons-nous, comme je le crois, rester bloqués dans cette situation ? Vous semblez ne plus vous en soucier depuis le dépôt du plan, pas plus que de l'organisation de ces réunions de concertation qui n'aboutissent pas. Parallèlement, d'autres fractions du gouvernement bloquent ce plan parce qu'il ne leur convient pas. Ce sont finalement les chauffeurs de taxi qui sont les victimes. Ils

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- U hebt aan de regering een plan voorgelegd, dat na onderhandelingen met de sector in eerste lezing werd goedgekeurd. We zijn er niet in geslaagd om te achterhalen wat al dan niet voor onderhandeling vatbaar was. We weten wel dat Uber tevreden was met de eerste versie van het plan.*

Hoe verlopen de onderhandelingen? Zijn er veranderingen aangebracht aan de eerste versie van het plan? Welk model krijgt de voorkeur? Zullen alle chauffeurs in de toekomst schijnzelfstandigen zijn die het deeleconomieplatform verrijken? In de toekomst zouden immers de chauffeurs in plaats van de auto's een licentie krijgen.

Een heleboel bedrijven kunnen zich daardoor als tussenschakel verrijken. Kijken we maar naar Frankrijk. Uber heeft er een partnerschap gesloten met LeasePlan en een ander leasingbedrijf, om chauffeurs tegen een hoge prijs een auto ter beschikking te stellen.

Zit de situatie nu muurvast? U lijkt zich sinds de indiening van het plan geen zorgen meer te maken. Nochtans liggen andere regeringsfracties dwars. De taxichauffeurs zijn het slachtoffer van die patstelling.

Rekent u nog voor het einde van de regeerperiode op een definitief akkoord? Hoe ziet u dat? Wilt u overleg organiseren om te achterhalen hoeveel de regering moet uitgeven om de autolicentiehouders schadeloos te stellen? Wat is uw visie op de taxisector? Zullen er nog louter zelfstandigen werken of bent u eerder voorstander van een sector waar ook werknemers te vinden zijn?

attendent péniblement leurs courses et assistent à la diminution progressive de leurs revenus.

Comptez-vous aboutir avant la fin de la législature ? De quelle manière ? Dans quelle direction avez-vous l'intention d'aller ? Comptez-vous simplement mettre en place une négociation afin de savoir combien le gouvernement devra débourser pour indemniser les titulaires de licences de voitures ? Allez-vous réfléchir au type de secteur que nous souhaitons voir émerger ? Sera-t-il constitué uniquement d'indépendants, sachant ce que cela donne sur le terrain, ou, au contraire, privilégierez-vous un secteur permettant la présence de salariés ? Le secteur des taxis doit être amélioré et la présence de salariés assurerait un cadre de travail favorable aussi bien aux travailleurs qu'aux clients.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Je rejoins en grande partie les propos de M. Ikazban. Il est important d'élaborer, en concertation avec le secteur, un plan qui reflète ses besoins réels. Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) a demandé qu'au préalable, une étude socio-économique soit réalisée sur le taux d'occupation, la qualité des services, les tarifs et la rentabilité, afin de mieux cerner l'impact qu'aurait le nouveau plan. Le CESRBC propose également de voir ce qui se fait dans d'autres villes.*

Comptez-vous y prêter attention ?

Le CESRBC a demandé de dénombrer les chauffeurs de taxi flamands et wallons qui travaillent à Bruxelles. Il serait également intéressant de savoir combien de chauffeurs bruxellois travaillent en dehors de la Région.

En Flandre, le ministre Weyts a entamé une libéralisation du secteur en profondeur. Les quotas et la notion de territoires communaux disparaissent totalement. Certes, le contexte y est tout différent, mais en avez-vous parlé avec lui ? Qu'adviendra-t-il si les chauffeurs flamands viennent à Bruxelles ? Et les taxis bruxellois pourront-ils prendre des clients à Zaventem ou la libéralisation ne vaut-elle que pour les villes

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik sluit me grotendeels aan bij de opmerkingen van de heer Ikazban. Het is zeker belangrijk dat er in overleg met de sector een goed plan komt. Ik verwijs nogmaals naar het standpunt van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG): er moet een plan komen dat gebaseerd is op reële noden. De ESRBHG vroeg een sociaal-economische studie voor het volledige plan van kracht wordt. In die studie moesten onder meer de bezettingsgraad, de kwaliteit van de diensten, de tarieven en de rendabiliteit aan bod komen. Mochten we daarover duidelijkheid kunnen scheppen, dan zou wellicht iedereen gerustgesteld zijn omdat we dan de impact van het nieuwe plan kennen. Momenteel hebben we echter nog geen antwoorden. De ESRBHG vroeg ook om te vergelijken met andere steden. Dat is geen slecht idee.

Bent u van plan om daar aandacht aan te besteden of legt u de vraag naast zich neer?

De ESRBHG vroeg ook om te bepalen hoeveel Vlaamse en Waalse taxichauffeurs er in Brussel actief zijn. Voorts zou het interessant zijn om te achterhalen hoeveel Brusselse chauffeurs buiten het gewest werken.

In Vlaanderen is er natuurlijk ook heel wat

flamandes ?

(M. Paul Delva, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Mes collègues ont dressé un tableau assez complet de la situation. Néanmoins, je voudrais ajouter que le métier de chauffeur de taxi est devenu dangereux et il ne faudrait pas attendre qu'un drame se produise pour prendre les mesures qui s'imposent.

La profession et son aire d'action sont concurrencées par des "pirates", des tricheurs. Alors que des incidents surviennent déjà, la situation pourrait empirer. Il convient avant tout d'éviter de pointer du doigt les victimes et d'innocenter les agresseurs. Les chauffeurs d'Uber sont extrêmement agressifs alors que nos taximen sont menacés de faillite sous le poids des charges et des obstacles qui se dressent devant eux et les empêchent de travailler dans de bonnes conditions.

Il vous revient à vous, M. le ministre, même si vous n'êtes pas le seul à décider, de mettre un terme à tout cela. Vos services sont là pour contrôler. Vous devez vous doter des moyens suffisants. Pour l'instant, le Plan taxi est le tendon d'Achille du gouvernement. Il est indispensable de prendre toutes les dispositions pour qu'Uber respecte effectivement la législation. La force financière de cette société est susceptible de décourager toute action contre elle. Le gouvernement dans son ensemble et vous-même en particulier en tant que ministre de tutelle êtes les seuls à pouvoir élever la voix et soulager la vie professionnelle des taximen. Il ne faudrait pas que nos chauffeurs, désespérés, ayant tout perdu, en viennent à se défenestrer, comme on l'a vu en

veranderd. Vlaams minister Weyts voert een verregaande liberalisering door. De quota verdwijnen en de gemeentelijke grondgebieden doen er niet meer toe. De toestand in Vlaanderen is heel anders, maar daar gaat de deur wagenwijd open. Hebt u de kwestie besproken met Vlaams minister Weyts? Wat zijn de gevolgen als Vlaamse chauffeurs in Brussel komen werken? Zullen Brusselse taxi's dan ook mensen kunnen oppikken aan de luchthaven of geldt de liberalisering alleen voor de Vlaamse steden?

(De heer Paul Delva, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans)*.- *Mijn collega's hebben de situatie al uitgebreid geschetst. Ik zou enkel willen toevoegen dat het beroep van taxichauffeur erg gevaarlijk is geworden en dat we niet mogen wachten tot er zich een drama afspeelt alvorens de nodige maatregelen te treffen.*

Het beroep wordt bedreigd door valsspelers. Het is zeker niet de bedoeling om de schuld te steken op de slachtoffers en de aanvallers vrijuit te laten gaan. De chauffeurs van Uber zijn bijzonder agressief, terwijl de taxichauffeurs failliet dreigen te gaan wegens de vele lasten en obstakels.

Hoewel u niet alleen beslist, is het uw taak om daar iets aan te doen. Uw diensten moeten controleren of iedereen zich aan de regels houdt en daarvoor moet u voldoende middelen zien te vinden.

Uber is zo kapitaalkrachtig dat bijna niemand het aandurft het bedrijf voor de rechtbank te slepen. De regering in haar geheel en u in het bijzonder zijn de enigen die met de vuist op tafel kunnen slaan om de taxichauffeurs te verdedigen.

Espagne.

Je vous encourage donc, M. le ministre, à reprendre votre bâton de pèlerin et à trouver une suite favorable qui permette aux taximen et à leurs familles de vivre dignement.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout d'abord, nous avons reçu les avis des trois comités consultés, mais aussi de différents acteurs. Nous sommes en train de les analyser.

La décision du gouvernement recommandait également l'élaboration d'un plan opérationnel d'une task force chargée des contrôles et composée de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Prévention et Sécurité (BPS) et des zones de police. C'est ce dernier élément qui manque encore aujourd'hui. Des réunions ont eu lieu avec BPS, les zones de police et Bruxelles Mobilité. Nous attendons une note officielle de leur part très prochainement.

Je présenterai un état des lieux du dossier sur la base des avis en cours d'examen et de la note de BPS, de Bruxelles Mobilité et des zones de police. Chaque étape que j'ai supervisée dans ce dossier a toujours été menée dans la concertation et approuvée par le gouvernement tout entier. Je continuerai à agir de la sorte.

C'est la raison pour laquelle je ne peux répondre pour le moment aux questions spécifiques que vous posez puisque le gouvernement doit encore se prononcer. Je m'en tiens à cette règle : tout ce que je fais doit au préalable être validé par le gouvernement, comme ce fut le cas au cours des quatre années écoulées et comme ce sera le cas pour le restant de la législature.

En ce qui concerne le service de stewards, je vous rappelle qu'en janvier 2016, j'ai proposé au gouvernement d'engager treize stewards équivalents temps plein pour verbaliser les infractions et gérer les emplacements de taxis, comme à la gare de Bruxelles-Midi. Cela a été refusé par le gouvernement à l'époque.

Entre-temps, des initiatives privées émanant du secteur ont été prises. Elles ont souvent donné de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zodra ik het operationeel plan heb ontvangen van de werkgroep belast met de controle, waarin medewerkers zetelen van Brussel Mobiliteit, Brussel Preventie en Veiligheid en de politiezones, zal ik het samen met de adviezen van de drie comités en de betrokken actoren ter goedkeuring voorleggen aan de regering. Daarom kan ik nog niet op specifieke vragen antwoorden. In dit dossier moet immers elke stap die ik zet, eerst groen licht krijgen van de regering.*

Ik herinner u eraan dat de regering in 2016 mijn voorstel afschoot om dertien stewards voltijds in dienst te nemen om de inbreuken te verbaliseren en de standplaatsen voor de taxi's te beheren. In plaats daarvan kwamen er privé-initiatieven die, ook al waren ze succesvol, aanleiding gaven tot klachten van de sector zelf. Daarom heeft de Directie Taxi's van Brussel Mobiliteit de sector er schriftelijk aan herinnerd dat dergelijke initiatieven geen controledienst vervangen. Daarna vond een constructieve vergadering plaats met Brussel Mobiliteit en alle spelers uit de sector.

Het is mijn overtuiging dat het de overheid toekomt om de standplaatsen van de taxi's te beheren. Ik heb dan ook voorgesteld om in het personeelsplan 2018 de indienstneming van vijftien stewards en vijftien controleurs op te nemen. Dat plan heeft staatssecretaris Laanan, lid van uw partij, nog altijd niet ingediend. Hopelijk wordt het snel op de agenda geplaatst, zodat ik mijn engagement hard kan maken.

Ondertussen worden de controles voortgezet. Soms gebeurt dat in samenwerking met de politie. Het parket treedt onafhankelijk op, maar uit de processen-verbaal leid ik af dat het juridisch gezien op dezelfde golflengte zit.

Ik bevestig ook dat digitale platforms in het kader

bons résultats, mais ont parfois suscité des tensions et provoqué des plaintes de la part des chauffeurs concernant la gestion et la façon d'agir. C'est la raison pour laquelle la Direction des taxis de Bruxelles Mobilité a pris l'initiative d'informer le secteur du cadre en vigueur et rappelé que ce genre de service ne peut constituer un service de contrôle.

Après l'envoi de ce courrier, une réunion constructive s'est tenue à Bruxelles Mobilité avec tous les acteurs. En ce qui concerne la suite de cette question, je reste persuadé qu'il incombe aux pouvoirs publics de garantir l'accueil et la bonne gestion des emplacements fort fréquentés. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé d'inclure l'engagement de quinze stewards et de quinze contrôleurs supplémentaires dans le cadre du plan de personnel 2018, rédigé par une membre de votre parti, Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Fonction publique. Vous savez sans doute que ce plan n'a pas encore été proposé par Mme Laanan et que nous l'attendons depuis décembre 2017.

J'espère que ce point sera rapidement mis à l'ordre du jour du gouvernement et que l'engagement que j'ai proposé sera décidé. J'ai bon espoir que vous convaincrez les représentants de vos partis au sein du gouvernement de me soutenir sur ce point.

Je vous confirme que les contrôles se poursuivent, parfois en collaboration avec la police. Concernant la position du Parquet, vous savez que ce dernier est indépendant. Je pense toutefois, à la lecture du suivi des procès-verbaux, qu'il est du même avis juridique que nous concernant le cadre réglementaire en vigueur.

Je vous confirme que dans le cadre de la nouvelle législation, les plates-formes numériques devront obtenir un agrément et devront également respecter les différentes législations applicables, qu'elles soient européennes, fédérales ou régionales.

Il vous faut vous adresser au niveau fédéral à propos des questions sur l'état du statut fédéral des chauffeurs. Il va de soi qu'au moment où les éléments seront en notre possession ou que l'État fédéral prendra des décisions concernant la requalification du statut, nous en tiendrons compte dans notre législation.

van de nieuwe wetgeving een erkenning nodig zullen hebben en dat ze de Europese, federale en gewestelijke wetgeving zullen moeten naleven.

Wat het statuut van de chauffeurs betreft, moet u zich tot de federale overheid wenden. Zodra ze een beslissing genomen heeft, zullen we daar in de Brusselse wetgeving rekening mee houden. Zolang de regering zich daar nog niet over uitgesproken heeft, kan ik daar niet dieper op ingaan.

En résumé, le gouvernement doit encore se prononcer. Dans l'intervalle, il ne m'est pas possible de répondre à vos questions dans le détail.

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Les réponses qui viennent de m'être données m'étonnent à peine.

Vous avez échoué dans votre tentative de présenter une nouvelle ordonnance et un nouveau plan. Il n'y a aucune concertation. D'ailleurs, depuis la manifestation du 27 mars, il n'y a toujours pas de réunion du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur inscrite à l'ordre du jour, ce qui prouve que votre manière d'aborder la situation ne convient pas. Même si, parfois, il est impossible de déboucher sur un accord ou une réforme, en tant que ministre, votre responsabilité est de veiller à éviter le chaos sur le terrain. Or, le laisser-faire et l'absence de contrôles empêchent d'aplanir la situation.

Vous dites qu'un groupe de travail se met en place... J'entends cependant que, lorsque les zones de police suggèrent d'effectuer des contrôles de midi à 21h, Bruxelles Mobilité propose d'envoyer seulement trois personnes pendant une heure ou deux. Ce nombre est clairement insuffisant pour effectuer des contrôles dignes de ce nom. En outre, il faudrait cesser de confondre les contrôleurs avec des stewards. J'avais déposé une proposition pour mettre en place un service régional. En commission budgétaire, vous m'aviez confirmé que vous approuviez l'idée et étiez disposé à mettre en place les moyens nécessaires pour créer ce service. Pourquoi l'idée n'a-t-elle pas abouti ?

En tant que ministre, votre devoir consisterait à adopter des mesures transitoires pour calmer les esprits et rendre la chaîne de contrôles et de sanctions effective. Pour ce faire, il faudrait augmenter le nombre de contrôleurs présents sur le terrain aux heures pertinentes. Il convient aussi de peaufiner une législation actuellement imparfaite, même si nous ne semblons pas mûrs pour le faire tout de suite. Le Parquet dispose d'outils pour agir. Il y a, d'un côté, la police qui contrôle la sécurité routière, et, de l'autre, les agents de la Direction des taxis, qui contrôlent l'aspect administratif sur la base de la législation en vigueur. Or, tant qu'on

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).- Uw antwoorden verbazen me niet.*

U bent er niet in geslaagd een nieuwe ordonnantie en een nieuw plan voor te stellen. Er loopt geen overleg en sinds de betoging van 27 maart is er nog steeds geen vergadering gepland van het Regionaal Adviescomité voor de taxi's en de verhuurde voertuigen met chauffeur.

Het is uw taak als minister om chaos te vermijden, zelfs wanneer het onmogelijk blijkt een akkoord te bereiken of een hervorming door te voeren. Uw laisser-fairebeleid en het gebrek aan controle staan een oplossing in de weg.

Brussel Mobiliteit zet te weinig mensen in om controles uit te voeren. Bovendien hebben stewards en controleurs andere taken. Toen ik voorstelde om een gewestelijke dienst op te richten, vond u dat een goed idee. Waarom is daar toen niets mee gedaan?

Als minister zou u overgangsmaatregelen moeten treffen om de gemoederen te bedaren en de controles en sancties doeltreffend te laten verlopen. Om dat te bereiken, moeten er voldoende controleurs op de juiste tijdstippen ingezet worden. Voorts moet de onvolmaakte wetgeving bijgevijld worden.

U moet echt iets doen, want de toestand loopt uit de hand. Er rijden al bijna evenveel Uberchauffeurs als taxichauffeurs in Brussel rond. Die laatsten zien hun inkomsten smelten als sneeuw voor de zon. Ik vrees dat mensen op een bepaald moment met elkaar op de vuist zullen gaan.

Uber biedt de werknemers geen enkele bescherming, want het verwerpt loondienst en zet aan tot schijnzelfstandigheid. Dat is onaanvaardbaar!

Ongeacht onze meningsverschillen is het uw

n'adapte pas la législation, on doit faire appliquer les textes dont on dispose.

Vous devez absolument agir, car la situation est catastrophique. Plus de 1.000 véhicules Uber circulent à Bruxelles, c'est-à-dire presque autant que le nombre de taxis. Les chauffeurs de taxi, qui perdent des recettes, sont à bout et risquent d'en venir aux mains. Je crains des débordements...

En outre, le modèle Uber qui nous envahit n'offre aucune protection en matière de travail puisqu'il rejette le salariat. Il propose seulement à des personnes de devenir de faux indépendants, des esclaves des temps modernes. C'est tout simplement inacceptable !

Au-delà de nos points de vue divergents, votre responsabilité est de faire appliquer la législation actuelle !

verantwoordelijkheid om de huidige wetgeving te doen naleven.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je peux comprendre que, dans le cadre d'une négociation, vous ne nous communiquiez pas d'éléments précis, mais à condition de nous fournir une vision globale, que nous n'avons pas. Je ne sais pas à quels types de cadre, d'emploi et de modèle vous voulez arriver. Une chose est certaine : le contrôle est une préoccupation fondamentale, ne fût-ce que pour calmer aujourd'hui une situation qui, autrement, pourrait dégénérer. Mais je ne vois pas comment ce cadre à venir pourrait être respecté alors que nous ne disposons pas des moyens pour faire respecter le cadre actuel.

D'une façon ou d'une autre, avec ou sans Plan taxis, vous devez d'abord nous prouver que nous sommes en mesure de faire respecter une législation dans cette Région. Indépendamment du contenu du Plan et du moment où il entrera en vigueur, un contrôle est nécessaire dès aujourd'hui. Pour le reste, nous n'avons ni détails, ni vision globale : c'est gênant. Tout ce que je sais, c'est que notre Région est aujourd'hui sillonnée par des voitures particulièrement polluantes qui n'ont aucun caractère urbain, qui sont en concurrence avec les transports en commun et que vous semblez

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik begrijp dat u geen precieze informatie kunt geven zolang de onderhandelingen lopen, maar u kunt wel een globaal beeld schetsen. Ik weet hoe u de omkadering, de werkgelegenheid en het model ziet, maar een ding is duidelijk: de controle is belangrijk, al was het maar om de gemoederen te bedaren. Ik zie echter niet in hoe het nieuwe kader zal worden nageleefd als we zelfs de middelen niet hebben om het huidige kader op te leggen.*

Eerst moet u, met of zonder Taxiplan, tonen dat we in staat zijn de gewestelijke wetgeving te doen naleven. Voor het overige hebben we noch details noch een globale visie gekregen. Ik weet alleen dat er bijzonder vervuilende auto's op gewestelijk grondgebied rijden, die concurreren met het openbaar vervoer en die u blijkbaar als een uitstekende oplossing ziet.

considérer comme une excellente solution.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Vous n'avez pas répondu à ma question sur l'impact des décisions flamandes à Bruxelles.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Chaque Région est habilitée à élaborer sa propre réglementation sur les taxis. Lors de contacts préliminaires, chacune a expliqué ce qu'elle faisait. Nous referons le point dès que la réglementation flamande sera stabilisée.*

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Prenez votre bâton de pèlerin : il faut que cette question trouve sa solution.

J'ai l'avantage de m'exprimer en ressentant le poids de ce métier, parce que je l'ai exercé. C'est un métier excessivement lourd, dur. Que mes collègues aillent tout simplement se rendre compte de l'ambiance à la gare de Bruxelles-Midi et ils seront tous convaincus que les choses doivent changer, et vite.

- L'incident est clos.

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

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U hebt mijn vraag niet beantwoord over de impact van de Vlaamse beslissingen op Brussel.

De heer Pascal Smet, minister.- Elk gewest is nu eenmaal bevoegd om zijn eigen taxiwetgeving uit te werken. Er waren wel voorafgaande contacten waarbij iedereen uitgelegd heeft wat hij doet en daarvan werd dan akte genomen. Zodra de regelgeving in Vlaanderen gestabiliseerd is, zullen we de situatie verder bekijken.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- Er moet snel een oplossing komen.*

We hebben het over een uitermate zwaar beroep. Het volstaat de sfeer op te snuiven bij Brussel-Zuid om te beseffen dat er dringend nood is aan verandering.

- Het incident is gesloten.

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

PUBLICS,

concernant "la gratuité des transports en commun bruxellois pour les scouts".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- L'année passée, à l'occasion de la Journée mondiale du scoutisme, nous avions plaidé en faveur de la gratuité des transports en commun pour les scouts afin d'augmenter les déplacements et le nombre d'activités éducatives, que ce soit tout au long de l'année, pour se rendre au camp ou se déplacer pendant sa durée.

En Wallonie, à l'initiative de M. Di Antonio, la gratuité des TEC est désormais accordée aux mouvements de jeunesse.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois sur ce point ? Un projet similaire est-il envisageable à Bruxelles ? Fait-il l'objet de discussions dans le cadre des négociations actuelles avec la STIB concernant le nouveau contrat de gestion ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce projet n'est pas sur la table en ce moment, même s'il est évident que les mouvements de jeunesse sont très importants dans notre société.

Nous avons déjà, à Bruxelles, une politique tarifaire très avantageuse pour les jeunes. En effet, tous les enfants de moins de 12 ans voyagent de toute façon gratuitement. Il serait utile que les mouvements de jeunesse s'assurent que leurs membres disposent de cet abonnement gratuit, auquel ils ont droit et qui leur permet aussi d'apprendre à utiliser les transports publics. Pour les jeunes de 12 à 24 ans, nous avons également des formules très intéressantes, et plus encore maintenant avec la récente diminution des tarifs. Les premier et deuxième enfants d'un ménage peuvent obtenir un abonnement annuel pour la somme de 50 euros ; à partir du troisième enfant, l'abonnement est gratuit. Tous les jeunes Bruxellois peuvent donc disposer d'un abonnement à la STIB

OPENBARE WERKEN,

betreffende "gratis Brussels openbaar vervoer voor de scouts".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- Het cdH pleitte vorig jaar voor gratis openbaar vervoer voor de scouts, zodat zij zich voor hun activiteiten vaker kunnen verplaatsen. In Wallonië reizen jeugdbewegingen al gratis met de TEC.*

Wat is het standpunt van de Brusselse regering? Onderhandelt u daarover met de MIVB?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Gratis openbaar vervoer voor jeugdbewegingen is momenteel niet aan de orde in Brussel.*

Jongeren kunnen in het Brussels Gewest aan een zeer voordelig tarief reizen. Kinderen jonger dan 12 jaar reizen gratis. Jeugdbewegingen zorgen er best voor dat hun leden een gratis abonnement hebben. Voor jongeren tussen 12 en 24 jaar bestaan er eveneens interessante formules. Bij de TEC kost een abonnement voor jongeren tussen 131 en 280 euro, terwijl dat bij de MIVB slechts 50 euro is.

Daar nog nieuwe, gratis formules aan toevoegen, past niet in de tijdsgeest. De vorige regering keurde het voorstel af. Ze maakte bovendien een einde aan het gratis vervoer voor ouderen. Als we jeugdbewegingen gratis laten reizen, zullen andere verenigingen ook gratis vervoer eisen.

pour un prix très modique, voire gratuitement, et utiliser celui-ci non seulement dans leurs déplacements avec les mouvements de jeunesse, mais également toute l'année durant pour se rendre à l'école, au club de sport, etc.

En comparaison, l'abonnement pour les jeunes de la société TEC coûte entre 131 et 280 euros par an. Le même abonnement à la STIB ne coûte que 50 euros. Notre tarif est donc très social. N'oublions pas non plus la carte école, qui permet à un groupe de 30 personnes de moins de 18 ans accompagnés de deux adultes de ne payer que 15 euros pour voyager sur l'ensemble du réseau de la STIB pendant 24 heures.

Faut-il, dès lors, ajouter de nouvelles formules tarifaires gratuites ? Ce n'est pas dans l'air du temps. Sous le précédent gouvernement, auquel je ne participais pas, la question a été proposée puis écartée. Le même gouvernement a mis fin à la gratuité pour les seniors. Et si l'on accorde la gratuité aux mouvements de jeunesse, quid des autres mouvements ?

Je veux bien y réfléchir, mais pour être honnête, je constate que, sur cette question, votre groupe n'est pas très enthousiaste non plus. Quoi qu'il en soit, nous avons déjà, à Bruxelles, beaucoup de formules tarifaires préférentielles qui n'existent pas en Wallonie.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Vous me confirmez que, la tendance étant ce qu'elle est, l'idée n'a pas encore été mise sur la table. Vous avez reconnu l'importance de ces mouvements de jeunesse, qui, sans assurer le calme total à la société, permettent en tout cas aux enfants d'évoluer dans le bon sens. Ainsi, ils ne finissent pas dans la rue et dans des situations problématiques qui ne sont pas de leur âge et peuvent vivre leur jeunesse. Il est très important que vous proposiez à nouveau cette idée parce qu'ailleurs, elle a été mise en œuvre.

- L'incident est clos.

Ik zou erover kunnen nadenken, maar eerlijk gezegd heb ik de indruk dat zelfs het cdH niet al te enthousiast is over gratis openbaar vervoer voor jeugdbewegingen.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- Het idee werd dus nog niet besproken. U zou het gratis vervoer voor jeugdbewegingen opnieuw moeten bepleiten.*

- Het incident is gesloten.

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 "les agressions à l'encontre du personnel de la STIB".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- En réponse à une de mes questions écrites, vous avez répondu que vous avez constaté 145 cas d'agressions physiques et 739 cas d'agressions verbales contre le personnel de la STIB en 2017. Ces chiffres sont relativement semblables à ceux des années antérieures.*

Toujours en 2017, ces agressions physiques et verbales ont entraîné un peu plus d'accidents du travail (88) qu'il y a deux ans. L'incapacité de travail causée par une agression a duré en moyenne 31 jours, soit un peu moins que les années antérieures.

Pour y faire face, les collaborateurs de la STIB bénéficient de formations axées sur une attitude correcte, les moyens de défense légaux, la verbalisation ou encore les techniques d'intervention. Cela n'empêchera cependant pas les passagers au sang chaud de s'en prendre physiquement ou verbalement au personnel.

Que vous inspire le fait que le nombre d'agressions reste malgré tout plutôt stable ces dernières années ?

Certaines lignes sont-elles particulièrement touchées ?

Quel coût les agressions de ces trois dernières années ont-elles représenté pour la STIB ?

Comment jugez-vous les formations que reçoit le personnel de la STIB pour y faire face ? Prenez-vous des initiatives pour encore mieux le préparer à ces situations ou réduire le nombre

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 agressie tegen MIVB-personeel".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Toen ik u een schriftelijke vraag stelde over de agressie tegen MIVB-personeel, antwoordde u dat er 145 gevallen van fysieke agressie en 739 gevallen van verbale agressie waren in 2017. Die cijfers liggen in de lijn van die van de voorgaande jaren.

In 2017 leidde de fysieke en verbale agressie tegen MIVB-personeel tot 88 arbeidsongevallen. Dat is iets meer dan de twee vorige jaren. Voorts duurde de arbeidsongeschiktheid na een agressie in 2017 gemiddeld 31 dagen. Dat is dan weer iets minder dan de vorige jaren.

Om te leren omgaan met agressie krijgen MIVB-medewerkers verschillende opleidingen over thema's gaande van een correcte houding, over wettelijke zelfverdediging tot verbaliseren en interventietechnieken. Alle opleidingen ten spijt zullen er altijd passagiers met een kort lontje zijn die zich fysiek en verbaal tegen MIVB-personeelsleden keren.

Hoe kijkt u aan tegen de vaststelling dat de agressie tegen MIVB-personeel de voorbije jaren ondanks alle inspanningen zo goed als constant gebleven is?

Is er op bepaalde lijnen meer agressie ten opzichte van MIVB-personeel? Welke lijnen zijn dat? Zijn er lijnen waarop de agressie de laatste jaren sterk is toegenomen?

Hoeveel hebben de gevallen van agressie tegen MIVB-personeel van de laatste drie jaar de MIVB gekost?

Hoe beoordeelt u de opleidingen die het MIVB-

d'agressions ?

personeel krijgt om te leren omgaan met agressie? Welke initiatieven neemt u om het MIVB-personeel nog beter op te leiden en voor te bereiden op gevallen van agressie?

Neemt u ook andere initiatieven om de agressie tegen MIVB-personeel te verminderen?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La STIB a pris diverses mesures pour renforcer la sécurité de ses collaborateurs et voyageurs :*

- davantage d'agents de surveillance dans neuf stations ;

- davantage de contrôles des titres de transport en présence de la police ;

- collaboration intensive avec des asbl telles que Bij Ons et Infirmiers de rue, pour remédier aux problèmes liés aux sans-abri ou aux toxicomanes ;

- achat d'équipements de protection pour le service de sécurité ;

- introduction d'une demande motivée au Service public fédéral (SPF) Intérieur pour pouvoir utiliser des sprays anti-agression ;

- achat de radios, de sorte que chaque agent en possède une.

La STIB poursuit en outre ses efforts de formations. La formation de base des chauffeurs de bus et des conducteurs de tram leur apprend, entre autres, à faire face aux clients agressifs et à éviter, prévenir et canaliser les agressions. Les agents en station suivent une formation similaire, régulièrement renouvelée. Les chauffeurs de bus en bénéficieront en automne et les conducteurs de tram en 2019.

Les agents de sécurité ont une formation obligatoire à suivre, qui comprend un volet "gestion des conflits". Par des jeux de rôles internes, ils s'exercent en outre à éviter les agressions.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB heeft verschillende maatregelen genomen om de veiligheid van haar medewerkers en reizigers te ondersteunen:

- bijkomende veiligheidsagenten in negen stations;

- meer ticketcontroles in aanwezigheid van de politie;

- intensieve samenwerking met vzw's zoals Bij Ons en Infirmiers de rue, om problemen met daklozen of drugsverslaafden aan te pakken;

- de aankoop van veiligheidsuitrusting voor de veiligheidsdienst;

- een gemotiveerde aanvraag aan de FOD Binnenlandse Zaken om pepperspray te mogen gebruiken;

- de aankoop van radiotoestellen, zodat elke agent er een heeft.

Ook op het vlak van opleidingen zet de MIVB haar inspanningen verder. In de basisopleiding van de buschauffeurs en de tramconducteurs bestaat er een opleiding "Klantenservice". Daarin worden middelen aangereikt om met agressieve klanten om te gaan, situaties van agressie te vermijden, te voorkomen en te kanaliseren. Ook stationsmedewerkers krijgen een gelijkaardige opleiding die regelmatig wordt opgefrist. Voor buschauffeurs is die in het najaar gepland, voor trambestuurders in 2019.

De medewerkers van de veiligheidsdienst moeten de wettelijk verplichte opleiding volgen, die een onderdeel conflictbeheersing bevat. Ze krijgen bovendien een interne opleiding met

En 2017, une société de surveillance a été chargée de proposer des mesures axées sur le service et le désamorçage des conflits potentiels.

Les services de sécurité mettront en œuvre de nouvelles techniques d'intervention. Ils bénéficieront en outre de cours d'autodéfense dès le mois de juin et d'une formation spécialisée sur la gestion des toxicomanes.

Les lieux les plus exposés aux agressions sont évidemment les stations et les lignes comptant le plus de voyageurs, en particulier l'axe nord-sud. Se pose également le problème de la drogue à la station Étangs Noirs.

Pour ce qui concerne le risque de verbalisation et les sanctions des auteurs, je vous renvoie vers votre collègue de parti, M. Geens. La STIB ne possède pas ces chiffres.

Le coût des agressions est difficile à chiffrer. Au-delà de l'incapacité de travail, il peut aussi y avoir un préjudice moral ou d'image. Quoi qu'il en soit, j'estime que nous prenons des mesures raisonnables pour limiter le nombre d'agressions.

praktijkgerichte rollenspellen die ingaan op het vermijden van agressie.

In 2017 kreeg een veiligheidsbedrijf de opdracht om maatregelen voor te stellen op het vlak van dienstverlening en advies te verlenen over het ontmijnen van potentiële conflicten.

Er is een nieuwe aanpak inzake interventietechnieken voor veiligheidsdiensten, cursussen zelfverdediging voor de veiligheidsdienst die in juni beginnen en een gespecialiseerde opleiding voor de aanpak van druggebruikers.

De plaatsen waar de meeste gevallen van agressie voorkomen, zijn uiteraard de stations en lijnen met de meeste reizigers, meer bepaald die op de noord-zuidas. Daarnaast is er de drugsproblematiek in het station Zwarte Vijvers.

Wat de pakkans en de bestraffing van de dader betreft, moet u zich richten tot uw partijgenoot, de heer Geens, die u daarover wellicht de juiste cijfers kan bezorgen. De MIVB heeft die niet.

De kostprijs van de agressiegevallen is moeilijk te berekenen. Het gaat niet louter om arbeidsongeschiktheid, maar soms ook om imagoschade of morele schade. In ieder geval denk ik dat we redelijke maatregelen nemen om de agressie in te perken. Zoals ik in het verleden reeds heb gezegd, is de MIVB een onderdeel van de stad en wanneer er in de stad agressie is, zal er helaas ook agressie op het MIVB-net zijn.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Les agressions commises à l'encontre du personnel de la STIB font fuir également toute une série de passagers des transports en commun. Récemment encore, des travailleurs de la STIB ont été pris à partie dans le quartier du Peterbos. Nous devrons tenir ces problèmes à l'œil dans les prochaines années.*

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Agressie tegen MIVB-personeel schrikt natuurlijk ook een aantal passagiers af om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Onlangs werd er nog MIVB-personeel bekogeld in de wijk Peterbos. Zulke problemen moeten we de volgende jaren in het oog blijven houden.

Ik dank in elk geval alle MIVB-chauffeurs die mij telkens veilig op mijn bestemming brengen.

- *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 "le remplacement de stations Villo ! fermées provisoirement par des stations mobiles".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- En raison des nombreux travaux de voirie, il arrive que des stations Villo soient fermées pendant une longue période. Le 9 avril 2018, date de cette question, l'app indépendante Villo Brussels répertoriait treize stations fermées : Fontainas, De Brouckère, Sablon, Liberté, Basilique, Square du Centenaire, ULB Solbosch, Rittweger, Wiels, Demosthene, Henri Rey, Roodebeek et Place de la Paix. Le problème est encore plus aigu lorsque plusieurs stations sont fermées dans un même quartier, comme c'est le cas à cause des travaux du piétonnier.*

Il existe pourtant une solution. Les stations temporairement fermées peuvent être remplacées par des stations mobiles, comme cela se fait à Göteborg.

Que pensez-vous des stations Villo mobiles ? Leur mise en œuvre est-elle permise par la convention conclue avec l'exploitant ? Avez-vous déjà pris l'initiative d'instaurer de telles stations ?

Qui décide de la fermeture d'une station en raison de travaux de voirie ? Qui décide des alternatives à mettre en place, le cas échéant ? Quel rôle jouent la Région et les communes dans ce cadre ?

Quelles autres démarches avez-vous entreprises pour proposer une alternative aux usagers Villo en cas de travaux ? Outre ces stations mobiles, quelles autres initiatives sont-elles possibles ?

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 vervanging van tijdelijk gesloten Villo!-stations door mobiele stations".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Door de vele wegwerkzaamheden worden Villostations soms voor langere tijd gesloten. Op 9 april 2018 schreef ik de tekst van deze vraag. Toen maakte de onafhankelijke app Villo Brussels melding van dertien gesloten stations: Fontainas, De Brouckère, Zavel, Vrijheid, Basiliek, Eeuwfeestplein, VUB Solbosch, Rittweger, Wiels, Demosthene, Henri Rey, Roodebeek en Vredeplein. Dat zijn er heel wat! Daardoor wordt het soms heel moeilijk voor Villogebruikers om een Villostation te vinden om hun Villofiets te stallen. Het probleem wordt nog groter wanneer een aantal Villostations gesloten zijn in dezelfde buurt, zoals bij de wegwerkzaamheden aan de voetgangerszone in het centrum.

Toch bestaat er een oplossing. Tijdelijk gesloten stations kunnen vervangen worden door mobiele stations, zoals in Göteborg, waar ze dezelfde fietsen werken hebben als in Brussel en waar dezelfde uitbater wel mobiele stations aanbiedt.

Hoe staat u tegenover mobiele Villostations? Is hun invoering mogelijk op grond van de overeenkomst met de uitbater? Hebt u al initiatief genomen om mobiele stations in te voeren?

Wie bepaalt wanneer een station gesloten wordt als er wegwerkzaamheden zijn? Wie bepaalt of en welke alternatieven er nodig zijn? Welke rol spelen het gewest en de gemeenten daarin?

Welke andere stappen hebt u gezet om

Villogebruikers die problemen ondervinden door wegwerkzaamheden, een alternatief aan te bieden? Welke andere initiatieven zijn er nog mogelijk naast die mobiele stations?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- À ma demande, nous avons convenu en 2017, avec l'exploitant de Villo, de construire une station Villo semi-mobile. Celle-ci, en cours de développement, pourra être installée provisoirement à proximité d'une station fermée pour cause de travaux.*

La fermeture d'une station Villo dépend de l'impact des travaux et de l'autorisation du gestionnaire de voirie. La Région n'est pas toujours informée à temps de la fermeture d'une station Villo sur une voirie communale. La commune est généralement directement en contact avec le concessionnaire. Si l'exploitant de Villo est informé dans les temps, il peut prévoir des vélos supplémentaires dans les stations voisines.

Les conditions d'utilisation du système ne prévoient pas de compensation pour les usagers. Afin de respecter leur vie privée, seul le nombre de mouvements dans chaque station est enregistré de façon anonyme, afin de pouvoir en adapter l'organisation.

De heer Pascal Smet, minister.- Op mijn verzoek hebben we in 2017 met de exploitant van Villo afgesproken om een semimobiel Villostation te bouwen. Dat zit in de ontwikkelingsfase. We kunnen een mobiel station tijdelijk installeren in de buurt van een station dat is gesloten voor wegwerkzaamheden.

Of Villostations al dan niet dichtgaan, hangt af van de impact van de wegwerkzaamheden en de toelating van de wegbeheerder. Het gewest is niet altijd tijdig op de hoogte van de sluiting van een Villostation op een gemeenteweg. De gemeente staat meestal rechtstreeks in contact met de concessiehouder. Als de uitbater van Villo tijdig op de hoogte is, kan hij ervoor zorgen dat Villostations in de omgeving extra fietsen krijgen.

In de gebruiksvoorwaarden van het systeem staat niets over compensaties voor gebruikers. Om de privacy van de gebruikers te respecteren, registreren we geen persoonlijke gegevens over het gebruik van specifieke stations. Alleen het aantal bewegingen in elk Villostation wordt anoniem geregistreerd om de organisatie te kunnen aanpassen en intensief gebruikte stations te kunnen uitbreiden.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Il existe donc une convention relative aux stations Villo semi-mobiles. Pourquoi JCDecaux n'y a-t-il pas encore eu recours à Bruxelles ?*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er bestaat dus een overeenkomst in verband met semimobiele Villostations. JCDecaux gebruikt ze al in andere steden. Waarom is dat in Brussel nog niet het geval?

Bij een kleine telling kwam ik tot de conclusie dat in de maand april maar liefst dertien Villostations door wegwerkzaamheden gesloten waren. Op die plekken waren semimobiele stations nuttig geweest.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik vraag na waarom de semimobiele stations in Brussel nog

- 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 "les dix améliorations rapides pour les cyclistes issues du projet 'My Bikeworld'".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Le Fietsersbond a lancé en 2017 la plate-forme My Bikeworld, sur laquelle les cyclistes et les gestionnaires de voiries pouvaient échanger des suggestions d'amélioration des infrastructures cyclables. Cette initiative est un formidable exemple de participation citoyenne, qui complète idéalement l'application Fix My Street.*

Sur les 700 suggestions enregistrées sur le site web, 65 provenaient de Bruxelles. Le Fietsersbond en a dégagé dix interventions légères, faciles à mettre en œuvre, à un moindre coût. Celles-ci concernent toutes, sans exception, des points sur lesquels la Région peut intervenir.

Avez-vous eu un contact avec le Fietsersbond à propos de ces "quick wins" ? Comment s'intègrent-ils dans le programme Bike for Brussels ?

Quelles sont les propositions qui ont débouché sur des projets concrets ? Quand ces interventions auront-elles lieu ?

niet gebruikt worden.

- 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 10 quick wins voor fietsers uit het My Bikeworld-project".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- In 2017 liep bij de Fietsersbond een project rond het My Bikeworld-platform. Op dat platform konden fietsers hun ideeën plaatsen om fietsinfrastructuur in Vlaanderen en Brussel te verbeteren. De nadruk lag op oplossingen voor gevaarlijke of moeilijke fietssituaties. Daarnaast konden wegbeheerders er hun plannen op publiceren. Ten slotte konden fietsers op dat platform stemmen voor ideeën van andere fietsers en van wegbeheerders. My Bikeworld vormt een schitterend voorbeeld van burgerparticipatie en biedt bovendien een mooie aanvulling op de Fix My Street-app.

Van de 700 suggesties die via de website binnenliepen, kwamen er 65 uit Brussel. Daaruit distilleerde de Fietsersbond 10 quick wins voor betere fietsinfrastructuur in Brussel. Het gaat zonder uitzondering over punten waar het gewest een rol kan spelen. Het kan op die plaatsen snel ingrijpen zonder daarvoor grote uitgaven te moeten doen.

Had u contact met de Fietsersbond over die quick wins? Hoe passen ze in het Bike for Brussels-programma?

Welke acties ondernam u om de quick wins te realiseren? Voor welke voorstellen zijn er plannen gemaakt? Wanneer zullen die ingrepen worden uitgevoerd?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Le Fietsersbond nous a transmis la liste des suggestions, dont certaines sont déjà en phase de réalisation.*

Nous avons ainsi présenté à la commune de Schaerbeek des projets de couloirs cyclables sur le boulevard Lambermont et attendons leur feed-back pour finaliser le projet. Nous allons du reste procéder à des comptages à cet endroit afin de suivre l'évolution.

Le feu de signalisation supplémentaire à la rue Belliard sera installé lors du renouvellement du phasage des feux au carrefour.

Le marquage d'une piste cyclable bidirectionnelle à la rue de la Loi sera réalisé lors de la rénovation du pont.

Après une évaluation de la rue cyclable à l'avenue Louise, nous avons convenu de placer des coussins berlinois à court terme. Une étude est en cours sur le réaménagement complet de l'avenue Louise, ce qui explique pourquoi il n'est pas simple d'y procéder à de petites interventions rapides.

Les potelets sont toujours gênants, mais parfois nécessaires pour enrayer le stationnement sauvage.

L'avenue Grosjean et l'avenue des Constellations étant des voiries communales, nous avons transmis à la commune la suggestion d'y aménager une piste cyclable.

L'Agence du stationnement a déjà installé des parkings vélos sécurisés aux stations de métro Kraainem, Delta, Herrmann-Debroux, Stalle et Érasme. Un parking supplémentaire sera bientôt installé à la station Roi Baudouin et celui de Ceria sera déplacé à Bizet.

Pour le chaînon manquant avenue de Tervueren, une concertation est en cours avec la commune et des plans sont en cours d'élaboration.

L'option d'un réaménagement complet de l'avenue Churchill et de l'avenue Albert, avec une piste

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De Fietsersbond heeft ons de lijst bezorgd. We weten uiteraard welke mogelijkheden er zijn. Aan een deel ervan wordt al gewerkt.

We hebben plannen voor fietsstraten op de Lambermontlaan voorgesteld aan de gemeente Schaarbeek. Wij wachten op feedback om het project af te werken. We zullen daar trouwens tellingen uitvoeren om de evolutie in kaart te brengen.

Het extra verkeerslicht aan de Belliardstraat komt er bij de vernieuwing van de verkeerslichten-regeling op het kruispunt.

De aanduiding van de twee richtingen in de Wetstraat komt er bij de renovatie van de brug.

Na een evaluatie van de fietsstraat in de Louizalaan, zijn we overeengekomen om op korte termijn snelheidsremmers in de vorm van rijbaankussens te plaatsen. Er loopt een studie voor een volledige heraanleg van de Louizalaan, waardoor het niet eenvoudig is om een quick win te realiseren.

Paaltjes zijn altijd hinderlijk, maar soms noodzakelijk om foutparkeerders te weren. Er moet uiteraard altijd een bepaalde breedte beschikbaar zijn om het winteronderhoud door te laten. Fietspaden die smaller zijn dan 3 m, bieden soms te weinig plaats als het paaltje in het midden staat.

De Grosjeanlaan en de Sterrebeeldenlaan zijn gemeentewegen. Ik heb de suggestie om er een fietspad aan te leggen, aan de gemeente bezorgd.

Het Parkeeragentschap heeft al beveiligde stallingen geplaatst aan de metrostations Kraainem, Delta, Herrmann-Debroux, Stalle en Erasmus. Binnenkort komt daar Koning Boudewijn bij en wordt de stalling aan Coovi verplaatst naar Bizet.

Er wordt momenteel gewerkt aan plannen voor de missing link op de Tervurenlaan. Het overleg met de gemeenten loopt.

De volledige heraanleg van de Churchilllaan en Albertlaan wordt momenteel bekeken. Ik ben zeker

cyclable marquée, est examinée avec la commune.

Le placement et le réglage des feux de signalisation au carrefour de la rue de l'Hôtel des Monnaies et de la Petite ceinture seront optimalisés lors des travaux d'aménagement de la piste cyclable de la Petite ceinture.

- L'incident est clos.

voorstander van een gemarkeerd fietspad om het draagvlak voor een volwaardig fietspad te vergroten. Daarover overleggen we met de gemeente.

Op het kruispunt van de Munthofstraat met de Kleine Ring worden de aanleg en de afstelling van de lichten geoptimaliseerd tijdens de werken aan de fietspaden op de Kleine Ring.

Met andere woorden, ik ben er volop mee bezig.

- *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 "la reprise des travaux du RER".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Le gouvernement fédéral a régulièrement communiqué ces derniers temps sur le réseau S, le réseau suburbain faisant partie du réseau express régional (RER). Nous nous réjouissons de la reprise des travaux, car cela fait trop longtemps que Bruxelles est dans l'attente d'un réseau ferroviaire suburbain bien développé.*

Cependant, pour un réseau suburbain digne de ce nom, beaucoup reste à faire. La fréquence des lignes doit atteindre une cadence d'un train par quart d'heure.

Pouvez-vous nous dresser un état des lieux ?

Sur quels lignes ou tronçons les travaux ont-ils repris ? Quel est le calendrier de finalisation des lignes du RER ?

Quelles lignes du RER sont-elles déjà en service ?

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 heropstart van de spoorwerken aan het GEN".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De federale regering communiceerde de laatste tijd regelmatig over het S-net, het voorstadsnet dat deel uitmaakt van het gewestelijk expresnet (GEN). Het is een goede zaak dat de spoorwegwerkzaamheden zijn hervat, want Brussel wacht al veel te lang op een goed uitgebouwd voorstedelijk spoornet.

Voor een volwaardig voorstadsnet is er echter nog veel werk. Zo moet de frequentie op de lijnen toenemen, zodat er om het kwartier een trein rijdt.

Kunt u een stand van zaken geven?

Op welke lijnen of stukken van lijnen worden de werken hervat? Wat is de planning voor de afwerking van de lijnen van het GEN?

Welke lijnen van het GEN heeft de NMBS al in gebruik?

Wanneer kunnen we om het kwartier een trein op

Pour quand pouvons-nous espérer un train tous les quarts d'heure sur les différentes lignes ? Comment se passent les contacts entre la SNCB et la Région ?

L'offre de la STIB est-elle adaptée à celle du RER afin de permettre une bonne coordination ?

L'intégration de stations combinant train et métro est une réussite à certains endroits, comme à Schuman, et un échec à d'autres, comme à Simonis et Gare de l'Ouest. Comment comptez-vous poursuivre l'intégration de ces stations afin de faciliter le passage du train au métro et inversement ?

de verschillende lijnen verwachten? Hoe verlopen de contacten tussen de NMBS en het gewest daarover?

Wordt het aanbod van de MIVB aan het GEN aangepast, zodat de twee vlot op elkaar aansluiten? Ik denk in de eerste plaats aan de frequentie en de aansluitingen tussen de verschillende verbindingen.

De integratie van stations waar metro en trein samenkomen is op bepaalde plaatsen geslaagd, zoals in station Schuman. Op andere plaatsen is dat echter een mislukking, bijvoorbeeld bij Simonis en het Weststation. Hoe wilt u de verdere integratie van die stations aanpakken, zodat de overstap voor reizigers van de trein op de metro of omgekeerd gemakkelijk en aangenaam wordt?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Votre question concerne principalement des compétences fédérales, le problème étant que le gouvernement fédéral a imposé à la SNCB des économies en début de législature.*

La bonne nouvelle est qu'il a néanmoins été décidé de libérer un milliard d'euros via le plan stratégique pluriannuel d'investissement. Ce plan fait l'objet de négociations dans le cadre d'un accord de coopération entre les trois Régions et le pouvoir fédéral. Il a été approuvé en première lecture par les quatre gouvernements et est à présent soumis au Conseil d'État.

Pour la réalisation du RER, les quatre gouvernements doivent conclure un accord de coopération exécutif et chaque Région doit contracter en outre un accord de coopération bilatéral avec l'autorité fédérale.

La SNCB et Infrabel disposent par ailleurs de plans pluriannuels d'investissement courant jusqu'en 2020, pour lesquels le gouvernement fédéral n'a laissé que peu de marge de concertation, sinon aucune. Les accords de coopération relatifs au plan stratégique pluriannuel d'investissement ont été discutés au sein du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM).

De heer Pascal Smet, minister.- Uw vraag gaat voornamelijk over federale bevoegdheden. Er vindt wel degelijk overleg plaats. We hebben een samenwerkingsakkoord in eerste lezing goedgekeurd.

Het probleem is echter dat de federale regering de NMBS bij het begin van de regeerperiode besparingen heeft opgelegd. De spoorwegen hebben dan ook een grote besparingsoperatie doorgevoerd. Desondanks werd er toch beslist om 1 miljard euro vrij te maken voor investeringen, wat niet wegneemt dat er al werd bespaard.

Het goede nieuws is dat het bedrag van 1 miljard euro opgenomen werd in het strategische meerjareninvesteringsplan. Dat plan is het voorwerp van onderhandelingen in het kader van een samenwerkingsakkoord van de drie gewesten en de federale overheid. Het werd in eerste lezing goedgekeurd door de vier regeringen en ligt nu bij de Raad van State voor advies.

Voor de realisatie van het GEN moeten de vier regeringen een uitvoerend samenwerkingsakkoord sluiten, en bovendien moet elk gewest een bilateraal samenwerkingsakkoord aangaan met de federale overheid.

Daarnaast hebben de NMBS en Infrabel reguliere meerjareninvesteringsplannen. Die hebben echter

En outre, le comité de pilotage du RER a été réactivé et chargé du suivi des autres dossiers. Nous avons demandé à recevoir un rapport des travaux de ce comité de pilotage, entre autres, au moins à chaque réunion du CEMM.

Outre le montant restant du fonds RER d'environ 73,5 millions d'euros, 1 milliard d'euros a été octroyé à la SNCB et à Infrabel pour la réalisation des travaux du RER et de certaines priorités sur le territoire des Régions, à un rythme garantissant le bon déroulement des travaux ferroviaires.

Sur ce montant d'un peu plus de 1 milliard d'euros, 448 millions d'euros reviennent à la Région flamande, 299 à la Région wallonne et 326 à d'autres investissements.

Les trois budgets ont été répartis comme suit : pour le financement du RER, 77 millions d'euros à la Région flamande, 229 à la Région wallonne et 307 à la Région bruxelloise. Pour le financement des projets ferroviaires prioritaires, 371 millions d'euros vont à la Région flamande, 69 à la Région wallonne et 19 à la Région bruxelloise.

Ces moyens supplémentaires doivent aboutir à l'achèvement des travaux du RER, principalement les lignes 161 et 124 et de plus petits travaux sur la ligne 50A. Le gouvernement fédéral et les entreprises ferroviaires prévoient la fin des travaux en 2029 pour la ligne 61, et en 2031 pour la ligne 124.

Les travaux sur le territoire de la Région doivent être terminés en 2025. Outre les trains IC, quatre trains supplémentaires pourront alors circuler par heure et, en principe, l'ensemble du réseau S sera opérationnel.

Dans le plan stratégique pluriannuel, 19 millions d'euros ont été réservés à la valorisation des gares bruxelloises. C'est nettement insuffisant, d'autant plus que ce montant inclut la rénovation des quais de Bruxelles-Midi. Nous n'avons pas contrecarré ces plans, étant donné l'utilité des investissements dans le RER pour Bruxelles, mais nous continuons à discuter avec le gouvernement fédéral.

Nous nous réjouissons donc de la reprise des travaux du RER, mais l'investissement fédéral dans

een beperkte looptijd, namelijk tot 2020. Daarvoor heeft de federale overheid weinig of geen ruimte voor overleg en inspraak gelaten. De samenwerkingsakkoorden over het strategische meerjareninvesteringsplan werden besproken op het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Ik heb daarover teruggekoppeld naar de Brusselse regering.

Voorts werd het GEN-stuurcomité opnieuw geactiveerd en gevraagd om de andere dossiers op te volgen, zoals dat van de integratie van de vervoerbewijzen. We vroegen om voortaan minstens bij elke bijeenkomst van het ECMM een verslag te krijgen van de werkzaamheden van onder meer het GEN-stuurcomité, niet alleen betreffende de integratie van de tarieven, maar ook over alle andere aspecten.

Wat houdt het strategische meerjareninvesterings-plan precies in?

Bovenop het resterende bedrag in het GEN-fonds van ongeveer 73,5 miljoen euro werd 1 miljard euro toegekend aan de NMBS en Infrabel voor de uitvoering van de werken aan het GEN en van bepaalde prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, in een tempo dat een vlot verloop van de spoorwegwerkzaamheden garandeert.

Van dat bedrag van iets meer dan 1 miljard euro gaat 448 miljoen euro naar het Vlaams Gewest, 299 miljoen euro naar het Waals Gewest en 326 miljoen euro naar andere investeringen.

De drie budgetten zijn als volgt onderverdeeld: voor de financiering van het GEN gaat 77 miljoen euro naar het Vlaams Gewest, 229 miljoen euro naar het Waals Gewest en 307 miljoen euro naar het Brussels Gewest. Voor de financiering van de prioritaire spoorwegprojecten gaat 371 miljoen euro naar het Vlaams Gewest, 69 miljoen euro naar het Waals Gewest en 19 miljoen euro naar het Brussels Gewest.

Die extra middelen moeten leiden tot de voltooiing van de werken aan het GEN. Het gaat vooral om de lijnen 161 en 124 en kleinere werkzaamheden op lijn 50A. De federale overheid en de spoorwegbedrijven hebben 2029 vooropgesteld als einddatum voor de spoorwerkzaamheden aan

la rénovation des gares nous paraît insuffisant.

lijn 61, en 2031 voor lijn 124.

De spoorwerkzaamheden op het grondgebied van het gewest moeten in 2025 afgerond zijn. Dat betekent dat er dan naast de IC-treinen vier extra treinen per uur kunnen rijden, en in principe het volledige S-netwerk operationeel kan worden.

In het strategische meerjarenplan is er 19 miljoen euro gereserveerd voor de opwaardering van stations in Brussel. Dat is duidelijk niet genoeg. Bovendien moet met dat bedrag ook de renovatie van de perrons in Brussel-Zuid worden bekostigd. Wij vinden dit onvoldoende. We zijn niet gaan dwarsliggen, want de GEN-investeringen zijn ook nuttig voor Brussel, maar we blijven met de federale regering praten, zodat er ook geld komt voor de stations.

We zijn dus tevreden dat de GEN-werkzaamheden opnieuw van start zijn gegaan, maar vinden de federale investeringen in de renovatie van stations ontoereikend.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- En effet, la plupart des travaux planifiés relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Cependant, la STIB ou la Région bruxelloise peuvent également agir, comme au niveau de l'intégration des stations-gares. À la Gare de l'Ouest, il faut faire tout un détour pour passer du métro au train.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Heel wat geplande werken vallen inderdaad onder de bevoegdheid van de federale regering. Er zijn echter ook zaken die de MIVB of het Brussels Gewest kan aanpakken. Een voorbeeld is de integratie van metro- en treinstations. Volgens mij zal dat voor een deel het welslagen van het GEN bepalen.

In het station Schuman is het makkelijk om van de metro naar de trein te wandelen. In het Weststation daarentegen moet je een hele omweg maken om van het metrostation naar het treinstation te geraken.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Peu de trains y circulent.*

De heer Pascal Smet, minister.- Daar rijden niet veel treinen.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Certes, mais la gare est difficile d'accès et le passage qui relie les deux endroits est froid et désagréable.*

Idem pour Simonis, où le couloir menant à la gare

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat is waar, maar het treinstation is moeilijk bereikbaar en op de koop toe is de verbinding tussen beide ongezellig en koud. Misschien moet u eens proberen om daar de trein te nemen.

Hetzelfde geldt voor Simonis: daar kom je uit een

est sombre, étroit et désagréable.

Si vous voulez faire du RER une réussite, les stations et les gares doivent être mieux intégrées.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je suis d'accord avec vous.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".

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

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".

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

weliswaar ouderwets, maar goed verlicht metrostation. De weg naar het treinstation leidt door een donkere, smalle en onaangename gang.

Als u van het GEN een succes wilt maken, moeten de metro- en treinstations beter op elkaar aansluiten.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ben ik het mee eens.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de verouderde staat van sommige gelede bussen".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".

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

volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE 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,

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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,

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de maatregelen voor de behandeling van de lucht in de tunnels".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "le parking de dissuasion Bizet à Anderlecht".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de overstapparking Bizet in Anderlecht".

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

INTERPELLATION

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

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van

l'interpellation de M. Van Goidsenhoven.

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 projet de nouveau système de détection de fraude à la STIB et le dysfonctionnement actuel de certains mécanismes de contrôle".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2017".

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

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

de heer Van Goidsenhoven.

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 "het plan voor een nieuw fraudedetectiesysteem bij de MIVB en de huidige gebrekkige werking van bepaalde controlemechanismen".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de reizigers van de MIVB voor 2017".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

PUBLICS,

concernant "la sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "les voitures qui s'engagent et restent coincées dans des stations de (pré)métro".

M. le président.- À la demande conjointe des auteurs, et avec l'accord du ministre, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de beveiliging van de toegangstrechters van het ondergrondse net van de MIVB".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de vastrijdende auto's in (pre)metrostations".

De voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners, en met instemming van de minister, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.