



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

**RÉUNION DU
LUNDI 16 JUILLET 2018**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
MAANDAG 16 JULI 2018**

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE		INHOUD	
INTERPELLATION	6	INTERPELLATIE	6
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	6	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	6
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 "l'état d'avancement du développement d'une gare routière internationale".		betreffende "de stand van zaken in de ontwikkeling van een internationaal busstation".	
Discussion – Orateurs :	9	Bespreking – Sprekers:	9
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
QUESTIONS ORALES	14	MONDELINGE VRAGEN	14
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	14	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	14
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 mandats des fonctionnaires bruxellois dans le cadre des projets de mobilité transrégionale".		betreffende "de mandaten van de Brusselse ambtenaren in het kader van gewestoverschrijdende mobiliteitsprojecten".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	19	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	19
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'état d'avancement des travaux boulevard de la Woluwe".		betreffende "de stand van zaken van de werken aan de Woluwelaan".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	23	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	23
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'état du revêtement de la place Royale".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de staat van het wegdek op het Koningsplein".	
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	26	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	26
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la fermeture du passage piétons et vélos d'Infrabel à Saint-Gilles".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de sluiting van de doorgang voor voetgangers en fietsers van Infrabel in Sint-Gillis".	
Question orale jointe de M. André du Bus de Warnaffe,	26	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe,	26
concernant "le réseau cyclable dans la zone de la gare du Midi".		betreffende "het fietsnetwerk in de zone van het Zuidstation".	
Question orale de Mme Julie de Groote	30	Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote	30
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la desserte du futur quartier Tivoli à Laeken".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de bediening van de toekomstige Tivoli-wijk in Laken".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	32	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	32
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la circulation d'éco-combis à Bruxelles".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het verkeer van ecocombi's in Brussel".	
Question orale de Mme Céline Delforge	36	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	36
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les évolutions de la billettique des transports publics".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de ontwikkelingen inzake openbaarvervoerbewijzen".	
Question orale de M. Bruno De Lille	40	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	40

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

concernant "la campagne de test gratuit des voitures partagées, et leur rôle à Bruxelles".

Question orale de Mme Els Ampe

43

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

concernant "la communication et l'utilisation de simulateurs de trafic lors de chantiers et d'activités".

Lille

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

betreffende "de campagne voor het gratis testen van deelauto's en hun rol in Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe

43

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

betreffende "de communicatie en het gebruik van verkeerssimulatoren bij werven en activiteiten".

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

INTERPELLATION

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

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 du développement d'une gare routière internationale".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Bruxelles ne dispose pas d'un véritable terminal pour les autocars longues ou moyennes distances. Une étude a été commandée afin de mieux dresser la carte du secteur à Bruxelles et d'obtenir un avis stratégique clair sur le sujet. Cette étude s'est achevée en mars 2017 et confirme ce que tout le monde savait déjà : le manque d'infrastructures appropriées freine le développement des transports par autocar et nuit à l'image de Bruxelles.*

La demande en infrastructures précitées est importante. Au moment de l'étude, quelque 160 services de bus étaient proposés chaque jour, et une augmentation de 50% du nombre d'autocars semble acceptable. Les différents opérateurs considèrent aujourd'hui Bruxelles comme une plaque tournante. La promotion de cette industrie peut en outre représenter une plus-value économique pour les commerçants et permettre de mieux sécuriser les arrêts. La Commission régionale de la mobilité (CRM) conseille même d'instaurer d'urgence une gare routière

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van Achter.

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 in de ontwikkeling van een internationaal busstation".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Al in juli 2015 kaartte ik het autocarbeleid in Brussel aan. Brussel beschikt namelijk niet over een echte, comfortabele autocarterminal waar reizigers van lange- en middellangeafstandsritten kunnen op- en afstappen. Er werd een studie besteld om de autocarsector in Brussel beter in kaart te brengen, zodat een duidelijk beleidsadvies kon worden geformuleerd. Met enige vertraging was die studie in maart 2017 klaar. Ze bevestigt wat iedereen al lang weet: het gebrek aan businfrastructuur zet een rem op de ontwikkeling van het autocarvervoer en is slecht voor het imago van Brussel. In het rapport spaarden de onderzoekers de harde woorden niet over de huidige stand van zaken.

De vraag naar degelijke infrastructuur is groot. Op het moment van de studie waren er al ongeveer 160 busdiensten per dag en een stijging van 50% van het aantal autocars lijkt aannemelijk. Als centrale halte op de as Amsterdam-Brussel-Parijs is Brussel uitermate populair. De verschillende operatoren beschouwen de stad nu al als een draaischijf. Bovendien kan de optimale facilitering van deze

internationale. Ce dossier doit donc être considéré comme une priorité.

Lors de la présentation des résultats de l'étude, vous avez répondu que deux pistes étaient envisagées pour la construction de la gare routière. À court terme, les infrastructures routières existantes aux abords des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi vont être améliorées et, à long terme, d'autres grandes gares routières devraient être construites : selon l'étude, pas moins de seize quais sont nécessaires pour répondre aux demandes actuelles et futures.

Dans le cadre de la communication avec le secteur et la gestion de ces gares, l'étude évoque l'embauche d'un "coach manager", sorte de personne de contact qui sera régulièrement en relation avec le secteur et qui assurera le suivi du plan d'action. L'étude envisage également l'instauration d'une nouvelle sous-commission de la CRM, qui faciliterait les échanges d'idées entre représentants des parties prenantes publiques et privées. Le coach manager se verrait ici attribuer un rôle important.

Un autre point d'action est la création du portail régional autocars.brussels, qui regroupera toutes les informations pour le secteur et les usagers.

Nous ne constatons pas beaucoup d'avancement dans le dossier. Récemment, le décès d'un migrant (qui s'était agrippé sous un autocar) nous a rappelé à quel point il était essentiel de disposer d'une gare routière sûre, fermée et confortable à proximité de Bruxelles-Nord.

Vous avez rétorqué avec une certaine véhémence qu'il existait bel et bien un projet d'aménagement d'une gare routière internationale. L'actuel niveau -1 serait utilisé comme accueil et comme arrêt.

Qu'en est-il de l'organisation d'une gare routière (éventuellement provisoire) à hauteur de la gare de Bruxelles-Nord ? Quelles mesures avez-vous prises depuis la publication de l'étude et quels obstacles avez-vous rencontrés ? À partir de quand cette gare sera-t-elle entièrement opérationnelle et quel sera son impact sur la gare routière de De Lijn aux abords de la gare de Bruxelles-Nord ?

Idem pour ce qui concerne l'organisation d'une

industrie economische meerwaarde creëren voor de winkelinstructuur en de opstapplaatsen veiliger maken. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) adviseert zelfs dringend de komst van een internationaal busstation. Er zijn dus weinig redenen om nog te talmen, want 'dringend' betekent voor mij dat dit dossier als een prioriteit beschouwd moet worden.

Bij de voorstelling van de resultaten van de studie antwoordde u in de commissie voor de Infrastructuur dat er inzake de bouw van een busterminal twee sporen worden bewandeld. Op korte termijn wordt vlak bij de treinstations Brussel-Noord en Brussel-Zuid de bestaande infrastructuur voor autocars verbeterd; op lange termijn worden er een of meer nieuwe autocarstations gebouwd. De in de studie voorgestelde sites (Brussel-Zuid, Delta, Coovi en Bordet) worden onderzocht in nauw overleg met perspective.brussels. Het gaat dan ook geenszins om kleine stations: in de studie wordt gesteld dat er minimaal zestien perrons nodig zijn om aan de huidige en toekomstige vraag te voldoen.

In de studie gaat er ook aandacht naar de communicatie met de sector en het beheer van een dergelijk station. Een essentiële stap is de aanwerving van een zogenaamde 'coach-manager'. Hij of zij houdt op regelmatige basis contact met de sector, volgt het actieplan en is aanspreekpunt bij vragen vanuit de sector. Gedachtewisselingen zouden volgens de auteurs het best plaatsvinden in een nieuwe subcommissie van de GMC. De vertegenwoordigers van publieke en private betrokkenen kunnen er elkaar op regelmatige basis ontmoeten om de voortgang van het hele dossier te beoordelen en adviezen te formuleren voor de toekomst. De coach manager krijgt in dat kader een belangrijke rol toebedeeld.

Een bijkomend actiepunt is de oprichting van het gewestelijke portaal autocars.brussels. Daar zal alle belangrijke informatie voor de sector en de gebruikers duidelijk terug te vinden zijn.

Het debat vond meer dan een jaar geleden plaats en er is nauwelijks vordering in het dossier te bespeuren. Naar aanleiding van de betreurenswaardige dood van een transmigrant deze maand, die zich in een wanhoopsdaad onder een autocar had vastgeklampt, weerlinkt opnieuw de roep

gare routière (éventuellement provisoire) à hauteur de la Gare du Midi. Adhérez-vous à la proposition de louer le parking de la rue de France pendant quelques années, dans l'attente de la construction d'une véritable gare routière ?

Où en est la construction d'une gare routière à long terme ? Le lieu a-t-il déjà été choisi ? Qu'en pensez-vous ? Pouvez-vous nous communiquer le planning des travaux et la date de leur réception définitive ?

Avez-vous - ainsi que le recommande l'étude - eu des contacts avec d'autres villes à propos du lancement d'un projet européen de type Interreg Europe du Nord-Ouest (ENO) ou Connecting Europe Facility ?

Avez-vous évoqué les investissements et les avantages des gares routières internationales avec des responsables d'autres villes ?

Qu'en est-il des points d'action en termes de communication ? La fonction de coach manager et la sous-commission ont-elles déjà été créées ? Existe-t-il un portail de coordination qui rassemble toutes les informations ?

naar een veilig, afgesloten en comfortabel autocarstation aan Brussel-Noord.

U reageerde daarop een beetje geagiteerd en zei dat er wel degelijk een project bestaat voor de ontwikkeling van een internationaal busstation. De huidige -1-verdieping, de aankomstzone van de bussen van De Lijn, zou gebruikt worden als onthaalruimte en opstapplaats.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de organisatie van een al dan niet tijdelijk internationaal busstation aan het Noordstation? Hoe zal dat busstation functioneren? Welke stappen hebt u al ondernomen sinds de publicatie van de studie? Welke hinderpalen zijn er nog voor de verdere ontwikkeling van de site? Wanneer zal dat busstation volledig operationeel zijn? Welke impact zal het hebben op het busstation van De Lijn aan het Noordstation? Wat wenst die busmaatschappij op dat vlak te ondernemen?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de organisatie van een al dan niet tijdelijk internationaal busstation aan het Zuidstation? Volgt u het voorstel in de studie om de parkeergarage in de Frankrijkstraat enkele jaren te huren, in afwachting van de bouw van een echt busstation? Hebt u daarover al onderhandeld? Welke stappen hebt u al ondernomen sinds de publicatie van de studie? Wanneer zal dat busstation volledig operationeel zijn?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bouw van een busstation op de lange termijn? Is de locatie al gekozen? Zo ja, hoe motiveert u die keuze? Zo neen, waarom hebt u nog geen keuze gemaakt? Welke stappen hebt u al ondernomen sinds de publicatie van de studie? Kunt u verdere informatie en een voorlopige tijdslijn geven over de start van de werkzaamheden en de definitieve oplevering voor dat busstation?

Hebt u, zoals aangeraden in de studie, contact gehad met andere steden over de lancering van een Europees project van het type Interreg Noordwest-Europa (NWE) of Connecting Europe Facility met het oog op de cofinanciering van haalbaarheids- en architectuurstudies?

Hebt u contact gehad met verantwoordelijken van andere steden in het kader van investeringen of

<p><i>Discussion</i></p> <p>Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.</p> <p>M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Nous observons actuellement une hausse importante de la circulation d'autocars, à Bruxelles et dans de nombreuses villes européennes. Cette tendance devrait s'intensifier, car les entreprises et les particuliers préfèrent désormais le train ou l'autocar à l'avion pour les courtes distances.</p> <p><i>Pour que les visiteurs aient une bonne image de notre ville, nous devons veiller à ce que les autocars puissent facilement y entrer et en sortir, à proposer suffisamment d'arrêts, faciliter les correspondances avec d'autres moyens de transport et offrir aux voyageurs des commodités de base.</i></p> <p><i>Lors d'un de nos échanges sur l'étude réalisée par Bruxelles Mobilité, vous m'avez communiqué que vous alliez formuler des propositions visant à faire stationner provisoirement les autocars dans les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.</i></p> <p><i>Vous avez ajouté qu'à long terme, nous créerions si nécessaire une gare routière à part entière. Manifestement, aucune décision n'avait encore été prise quant à la construction d'une telle gare, que l'étude juge néanmoins indispensable...</i></p> <p><i>Quels résultats avez-vous enregistrés à court terme ? Et qu'en est-il de vos projets à long terme ?</i></p>	<p>terugverdieneffecten van internationale businfrastructuur?</p> <p>Wat is de stand van zaken met betrekking tot de actiepunten op het vlak van communicatie? Is de functie van coach manager reeds in het leven geroepen? Werd er een subcommissie opgericht en is die al samengekomen? Bestaat er een overkoepelend portaal waar alle informatie wordt gebundeld?</p> <p><i>Besprekning</i></p> <p>Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.</p> <p>De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Van Achter.</p> <p>Vandaag merken we al een toenemende druk van het autocarverkeer, niet alleen in Brussel maar ook in veel andere steden in Europa. Die toestand zal nog evolueren doordat steeds meer mensen en bedrijven voor korte afstanden het vliegtuig links laten liggen. We zullen dus binnen een relatief korte termijn nog een toename van het trein- en autocarverkeer zien tussen steden die op enkele honderden kilometers van elkaar zijn gelegen.</p> <p>We hebben bovendien ook maar één kans om een eerste indruk op bezoekers van onze stad te maken. We moeten er dan ook voor zorgen dat autocars de stad vlot in en uit kunnen rijden, dat er voldoende stopplaatsen zijn en dat een vlotte overstap op andere vervoersmodi mogelijk is. De reizigers moeten ook in een busterminal van enkele basisfaciliteiten gebruik kunnen maken.</p> <p>Ik ondervroeg u in april 2017 over een studie van Brussel Mobiliteit. U zei toen dat u zich op de korte termijn zou concentreren en voorstellen zou doen om autocars tijdelijk aan het Noordstation en aan het Zuidstation te laten parkeren.</p> <p>Over de lange termijn zei u dat we over een paar jaar dan misschien op een volwaardig autocarstation zouden kunnen overschakelen, als dat dan nog nodig zou zijn. Een jaar geleden liet u dus uitschijnen dat er over het al dan niet bouwen van een busterminal nog geen beslissing was</p>
---	---

genomen.

Uit de studie bleek nochtans dat die terminal nodig is.

Welke resultaten boekte u op korte termijn?

Nam u een beslissing over het bouwen van een volwaardige terminal op lange termijn? Kunt u daar meer informatie over geven?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je tiens tout d'abord à préciser que nous n'observons pas un frein à l'offre mais plutôt une explosion de l'offre en matière d'autocars.*

(Remarques de Mme Van Achter)

Vous avez bel et bien évoqué un frein au développement, mais tant mieux si telle n'était pas votre intention.

Vous avez fait allusion au fait que la hausse de l'offre en autocars ne plaisait pas à tout le monde, car le meilleur moyen de relier les villes était le train. Par rapport au train, qui est plus écologique, l'autocar est moins cher, mais il représente également une charge supplémentaire sur le réseau routier.

Cette augmentation du nombre de lignes de bus est récente, et nous ne sommes pas encore en mesure de dire si le phénomène persistera. Les fameux vélos en libre-service ont complètement disparu et représentaient donc un phénomène passager. Il reste à voir si la hausse de l'offre en matière d'autocars de tourisme se poursuivra à long terme mais, sur la base des données dont nous disposons actuellement, nous pensons que ce sera le cas. Voilà pourquoi nous avons toujours déclaré vouloir travailler aussi bien à court qu'à long terme. À court terme, nous nous concentrerons sur les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

Mme Van Achter, je n'ai pas du tout réagi de façon violemment lorsque le décès de ce migrant qui s'était agrippé sous un bus a été évoqué. J'ai juste exprimé mon malaise par rapport au

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

De heer Pascal Smet, minister.- Eerst en vooral zou ik mevrouw Van Achter willen zeggen dat ik niet de indruk heb dat er een rem staat op het autocaraanbod. Integendeel, er is de laatste twee jaar eerder sprake van een explosie van het aanbod.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

U hebt in uw inleiding wel degelijk gesproken van een rem op de ontwikkeling. Dat klopt niet. Maar des te beter als u het niet zo bedoelde, want op dit moment voltrekt er zich wel degelijk een enorme ontwikkeling van zulke buslijnen.

U alludeerde op het feit dat niet iedereen blij is met de toename van het autocaraanbod, want de beste manier om steden met elkaar te verbinden is met de trein. Treinverbindingen zijn dan wel duurder, maar ook milieuvriendelijker. De kostprijs is dus het probleem, want autocars zijn goedkoper, maar vormen een bijkomende belasting van het wegennet.

Het gaat om een recent fenomeen, want de nieuwe toename van het aantal busverbindingen dateert van de afgelopen twee tot drie jaar. We kunnen nog niet zeggen of het verschijnsel zal aanhouden. Dat valt nog af te wachten. De zogenaamde strooifietsen waar verschillende Europese steden mee te kampen hadden, zijn bijvoorbeeld overal verdwenen. Die rondslingerende deelfietsen waren gelukkig een fenomeen van voorbijgaande aard. Het valt nog te bezien of de stijging in het aanbod van touringcars op lange termijn zal doorzetten, maar op basis van de gegevens waarover we nu beschikken, kunnen we ervan uitgaan van wel. Daarom hebben we altijd gezegd dat we zowel op

comportement de certains mandataires politiques qui font semblant de ne pas être au courant des problèmes.

Ceci étant dit, les projets sont en cours dans les deux gares, et les travaux ont même débuté à Bruxelles-Nord. Le gouvernement bruxellois va vendre le Centre de communication Nord (CCN), ce qui aura des répercussions sur les arrêts de bus et les environs. Un projet urbanistique totalement neuf verra probablement le jour dans le quartier de la gare.

Nous en saurons davantage à ce sujet au cours des prochaines semaines.

Le projet de De Lijn dans la gare de Bruxelles-Nord est adapté aux bus internationaux qui y font halte en soirée. La demande de permis d'urbanisme a été introduite.

Du côté de la gare de Bruxelles-Midi, des travaux d'amélioration des infrastructures de départ et d'arrivée des autocars sont en cours. L'objectif étant le réaménagement à court terme, un projet concret a été élaboré et un chef de projet, désigné. Des discussions sont en cours avec les communes et le secteur des taxis sur l'optimisation de l'espace disponible. Nous avons également adapté la législation et les arrêtés relatifs au stationnement afin de garantir un déroulement structuré des travaux.

Dans son étude globale sur les autocars, Bruxelles Mobilité a inclus différents sites potentiels. La préférence va à un site aux abords du ring de Bruxelles, mais la décision définitive n'a pas encore été prise vu qu'elle dépend d'autres projets d'aménagement du territoire dans toute la Région.

Aucune discussion n'est en cours avec les responsables d'autres villes. Je ne vois pas quelle est la valeur ajoutée d'une telle concertation, car ce sont les sociétés de transport qui décident quelles sont les villes traversées par les bus. La plupart des villes demandent davantage de trains, et aucune d'entre elles n'espère une augmentation du nombre de lignes de bus.

Les projets aux abords de la gare de Bruxelles-Nord sont prioritaires et en préparation. L'étude relative à la construction d'une gare routière

korte als op lange termijn zullen werken. Op korte termijn zullen we ons op de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid richten.

Ik reageerde helemaal niet geagiteerd toen de dood van een transmigrant ter sprake kwam. Uw woordgebruik is soms wat vreemd. Wel stoort het mij als mensen die perfect op de hoogte zijn, doen alsof ze van niets weten. Zo'n gedrag is in feite de functie van een politiek mandataris onwaardig, maar is blijkbaar eigen aan de politiek in deze stad.

Dit gezegd zijnde: beide projecten zijn van start gegaan. Aan het Noordstation wordt momenteel gewerkt. Er is enkel wat vertraging opgetreden. De Brusselse regering zal immers het Communicatiecentrum Noord (CCN) verkopen en dat kan implicaties hebben voor de bushaltes en de omgeving. Mogelijk komt er een totaal nieuw stedenbouwkundig project aan het Noordstation. De vraag is dan wat er gebeurt met de bussen, die van De Lijn, maar ook de autocars.

Het project van De Lijn aan het Noordstation is overigens afgestemd op de internationale bussen die er 's avonds stoppen. Dat hebben we samen besproken. De stedenbouwkundige aanvraag is ingediend. Beide projecten - dat van De Lijn en dat van de internationale bussen - zijn op elkaar afgestemd.

De komende weken zullen we duidelijkheid krijgen over de verkoop van het CCN-gebouw. Dan kunnen we bestuderen hoe we de buslijnen aan het Noordstation kunnen organiseren.

Aan het Zuidstation wordt op dit moment gewerkt aan de verbetering van de in- en uitstapinfrastructuur voor autocars. De bedoeling is nog altijd een herinrichting op korte termijn. Daartoe is een concreet project opgezet en werd een projectleider aangeduid. Er lopen gesprekken met de gemeenten en met de taxi sector om te bekijken hoe de beschikbare ruimte optimaal gebruikt kan worden. We hebben ondertussen ook de regelgeving en de parkeerbesluiten aangepast om ervoor te zorgen dat alles gestructureerd verloopt.

Beide projecten zijn dus nog niet afgerond. Dat aan het Noordstation zal wat langer op zich laten wachten dan oorspronkelijk gepland, omdat de

internationale est en cours. L'arrêté relatif au stationnement a, lui aussi, été adapté, afin de faciliter le contrôle du stationnement des autocars.

Il est exact que Bruxelles Mobilité n'a pas encore engagé de coach manager, mais un responsable s'y charge provisoirement du dossier des autocars.

S'agissant de la communication, le site de visit.brussels et les sites des compagnies de bus offrent toutes les informations relatives aux zones de parking pour les autocars.

verkoop van het CCN-gebouw eerst rond moet zijn. Die verkoop is een nieuw element in het dossier.

Brussel Mobiliteit heeft in zijn globale autocarstudie onderdaad een aantal potentiële sites opgenomen. Perspective.brussels heeft die verder onderzocht en een shortlist opgesteld. De voorkeur gaat uit naar een locatie in de buurt van de Ring, maar welke site het precies wordt, is nog niet beslist, omdat dit project samenhangt met andere projecten en met de ruimtelijke ordening in heel het gewest.

Er lopen geen gesprekken met verantwoordelijken van andere steden. Ik zie de toegevoegde waarde van zo'n overleg ook niet, aangezien het niet de steden, maar de busmaatschappijen zijn die bepalen tussen welke steden er bussen rijden. De meeste steden zijn vragende partij voor meer treinverkeer, geen enkele stad staat te trappelen om meer busverbindingen te krijgen. Zolang de bussen kunnen aankomen, vormen die laatste geen echt probleem. Ik heb over deze kwestie overigens nog nooit een vraag gekregen vanuit een andere Europese stad.

De projecten aan het Noordstation krijgen voorrang en zijn in voorbereiding. Het onderzoek naar de bouw van het internationale busstation op lange termijn is aan de gang. Ook het parkeerbesluit werd aangepast, zodat controle op het parkeren van autocars mogelijk wordt.

Het klopt dat er formeel nog geen coach manager is aangesteld bij Brussel Mobiliteit. Er moeten daar heel wat aanwervingen gebeuren, waar wij geen invloed op hebben. Een medewerker volgt er voorlopig wel de autocardossiers op.

Wat de communicatie betreft, kunt u op de website van visit.brussels alle informatie over de beschikbare parkeerzones voor autocars terugvinden. Ook de websites van de verschillende busmaatschappijen bieden daarover de nodige informatie.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Vous n'avez donc pas encore réalisé beaucoup de progrès. La société De Lijn semble être en faveur d'une accélération des travaux de la gare routière au niveau -1 de la gare de Bruxelles-Nord, mais pas le gouvernement bruxellois. Prendrez-vous bientôt une décision ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Diverses procédures sont en jeu : De Lijn a introduit une demande de permis d'urbanisme, mais la vente du CCN a suscité des questions qui ont ralenti le processus. La délivrance de permis d'urbanisme est du ressort de M. Vervoort, pas du mien. J'entretiens malgré tout des contacts étroits et constructifs avec De Lijn.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- De Lijn s'est apparemment plainte au gouvernement bruxellois du dépassement du délai pour le permis et de l'inertie du dossier.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je viens de vous expliquer pourquoi.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Vous dites qu'il n'y a pas de lien entre les deux dossiers, mais il y en a bien un. J'espère que les choses avanceront rapidement, car la situation actuelle à la gare de Bruxelles-Nord est déplorable.

Vous affirmez, sans plus de détail, qu'un chef de projet a été désigné pour la gare de Bruxelles-Midi et qu'il y a des contacts. J'espère que les choses progressent et que l'administration s'occupe du dossier.

Pour le long terme, j'ai entendu que perspective.brussels envisageait plusieurs sites en vue de l'aménagement d'une gare routière. Vous estimatez donc qu'une telle gare est nécessaire.

Il est inquiétant de constater qu'il n'y a pas encore de personnel. Vous dites qu'un fonctionnaire

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt dus nog niet veel vooruitgang geboekt. Uit een schriftelijke vraag in het Vlaams Parlement is gebleken dat De Lijn vragende partij is om vaart te zetten achter het busstation op verdieping -1 aan het Noordstation, maar dat de Brusselse regering talmt. Zult u binnen enkele weken een beslissing nemen of zal de verkoop pas binnen enkele weken plaatsvinden?

De heer Pascal Smet, minister.- Het gaat over het geheel van procedures. De Lijn heeft een stedenbouwkundige aanvraag ingediend die zal uitgereikt worden, maar er waren een paar kwesties in verband met de verkoop die in de loop van de volgende weken opgelost zullen worden. Dan zal het dossier in een nieuw elan terechtkomen. De uitreiking van stedenbouwkundige vergunningen heb ik niet zelf in de hand, maar wel de heer Vervoort. Mijn contacten met De Lijn zijn overigens erg nauw en constructief.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De Lijn heeft mij anders wel geïnformeerd dat zij begin mei een brief gestuurd heeft naar de Brusselse regering, omdat de termijn voor de vergunningen al lang verlopen is en er helemaal geen vooruitgang is in het dossier.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik geef u juist de reden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat er geen verband is tussen de twee dossiers, maar dat is er wel. Daardoor is er onduidelijkheid. Ik hoop dat er snel schot in de zaak komt, want de huidige situatie aan het Noordstation is niet wenselijk.

U zegt dat er voor het Zuidstation een projectleider in dienst is genomen en dat er contacten zijn. Verder kunt of wilt u nog niets bevestigen of zeggen. Ik hoop dat de zaken al verder staan en dat de administratie zich daarmee bezighoudt. Dat zou al een hele stap vooruit zijn, want heel geruststellend is uw antwoord niet.

Voor de lange termijn hoor ik dat perspective.brussels toch al naar mogelijke locaties voor een busstation aan het kijken is. Dat is al een beter antwoord. Blijkbaar gaat u er toch van uit dat er een busstation nodig is. Als u spreekt over "dicht

travaille sur le dossier, mais le coach manager n'a pas encore été désigné. Il reste donc beaucoup à faire, et je considère cette question comme prioritaire.

bij de Ring", dan denk ik meteen aan de Heizelvlakte.

Ik hoop dat u er in ieder geval wat meer werk van zult maken. Het is ook verontrustend dat er nog altijd geen personeel is. U zegt dat er een ambtenaar op werkt, maar de coach manager is er nog niet. Er is nog heel veel te doen en ik vind dat deze kwestie wat meer de prioriteit mag krijgen en efficiënt aangepakt moet worden, zodat ze niet weer op de lange baan geschoven wordt.

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *La circulation des autocars est en augmentation, et ce phénomène devrait s'intensifier. Je suis persuadé que l'avion sera de moins en moins utilisé pour les courtes distances.*

Apparemment, le gouvernement ne s'est pas encore officiellement prononcé sur la construction d'une gare routière ?

(*Remarques de M. Smet*)

Le gouvernement a donc décidé qu'il y en aurait une.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE 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 "les mandats des fonctionnaires bruxellois dans le cadre des projets de

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de mandaten van de Brusselse ambtenaren in het kader van gewest-

mobilité transrégionale".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La Région de Bruxelles-Capitale n'est pas une île. Une bonne collaboration s'impose avec les autres Régions pour atteindre une décision finale soutenue par tous les usagers. Dans ce cadre, il est important que les fonctionnaires puissent mener correctement les négociations, en disposant d'un mandat clair pour défendre la position du gouvernement.*

La manière dont ces mandats sont octroyés aux fonctionnaires des pouvoirs publics bruxellois soulève cependant des questions. Lors d'une question d'actualité relative aux travaux du ring de Bruxelles, le ministre-président Vervoort a répondu que les fonctionnaires bruxellois ne disposaient pas d'un mandat pour participer à la concertation avec De Werkvennootschap et les fonctionnaires flamands, en raison de divergences de vues au sein du gouvernement.

Il peut pourtant en aller autrement : vous disiez récemment que la collaboration avec la Flandre dans le cadre des travaux du tunnel Léopold II s'était parfaitement déroulée. Un protocole d'accord a été conclu.

Le manque d'ambition et d'unanimité au sein du gouvernement bruxellois concernant les grands dossiers de mobilité transrégionale est tel que les partis de la majorité se sont sentis contraints d'adopter, le 25 mai, une résolution visant à inciter le gouvernement à rechercher des formes de collaboration entre Bruxelles et la périphérie flamande.

Pourquoi les fonctionnaires bruxellois participent-ils sans mandat à des réunions portant sur d'importants dossiers de mobilité ? Cette situation sera-t-elle résolue à court terme ?

En tant que ministre compétent, ne pouvez-vous pas conférer un mandat de négociation afin que les fonctionnaires concernés puissent communiquer la position du gouvernement bruxellois ? Comment essayez-vous de convaincre vos partenaires du

overschrijdende mobiliteitsprojecten".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een aantal belangrijke mobiliteitsdossiers ligt vandaag op de tafel van de gewestregering. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is echter geen eiland en een goede samenwerking tussen alle betrokken gewesten is absoluut noodzakelijk om tot een gedragen eindbeslissing te komen, die alle gebruikers ten goede komt. In dat kader is het belangrijk dat de betrokken ambtenaren de onderhandelingen gedegen kunnen voeren, met een duidelijk mandaat. Op die manier kunnen ze de standpunten van de regering optimaal verdedigen en actief meedenken over oplossingen.

De manier waarop die mandaten aan ambtenaren van Brusselse overheidsinstellingen verleend worden, roept echter grote vragen op. Op een eerdere actualiteitsvraag over de werken aan de Ring antwoordde minister-president Vervoort dat de Brusselse ambtenaren niet over een mandaat beschikken om deel te nemen aan het overleg met De Werkvennootschap en de Vlaamse ambtenaren. Onenigheid binnen de regering en het onvermogen om een eigen standpunt in te nemen, zorgen er dus voor dat Brusselse ambtenaren niet formeel kunnen samenwerken met hun Vlaamse tegenhangers. Een dergelijk belangrijk dossier vereist nochtans een Brusselse stellingname, maar ook een Brussels engagement tot dialoog en samenwerking, waar het vandaag duidelijk aan ontbreekt.

Het kan nochtans anders: u zei enkele weken geleden dat de samenwerking met Vlaanderen in het kader van de werken aan de Leopold II-tunnel perfect is verlopen. Op korte termijn heeft Vlaanderen zich geëngageerd om tot oplossingen te komen. Dat er een protocolakkoord werd gesloten, is daar het beste bewijs van.

Het gebrek aan ambitie en eensgezindheid binnen de Brusselse regering in verband met grote gewestoverschrijdende mobiliteitsdossiers is zodanig schrijnend, dat de meerderheidspartijen zich genoodzaakt voelden om op 25 mei een resolutie goed te keuren om de regering aan te sporen om vormen van samenwerking te zoeken

gouvernement de la nécessité de poursuivre le dialogue transrégional pour le développement et la prospérité de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Qu'en est-il de l'élaboration du protocole d'accord dans le cadre des travaux du tunnel Léopold II ?

La STIB et la société De Lijn se concertent-elles au sujet des projets de transport public ? Les représentants de la STIB ont-ils un mandat pour mener des négociations dignes d'intérêt ?

Dans quels dossiers, outre celui des travaux du ring, les fonctionnaires de Bruxelles Mobilité se concertent-ils avec leurs collègues flamands ? Ont-ils un mandat pour adopter une position claire ? Qui détermine ce mandat ?

tussen Brussel en de Vlaamse Rand. Klaarblijkelijk zijn er resoluties nodig om deze regering tot actie aan te zetten.

Aangezien mobiliteitsdossiers onder uw bevoegdheid vallen, wil ik u daarover een aantal vragen stellen.

Waarom nemen de Brusselse ambtenaren zonder mandaat deel aan vergaderingen met ambtenaren van andere gewesten over belangrijke mobiliteitsdossiers? Wordt dat euvel op korte termijn verholpen?

Kunt u, als bevoegd minister, niet een mandaat tot onderhandeling verlenen, zodat de betrokken ambtenaren het standpunt van de Brusselse regering kunnen meedelen? Op welke manier probeert u uw partners in de regering ervan te overtuigen dat de voortzetting van de gewestoverschrijdende dialoog noodzakelijk is voor de verdere ontwikkeling en welvaart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Hoeven staat de uitwerking van het protocolakkoord in het kader van de werken aan de Leopold II-tunnel?

Overleggen de MIVB en De Lijn over openbaarvervoersprojecten? Hebben de vertegenwoordigers van de MIVB een mandaat om betekenisvolle onderhandelingen te voeren?

In welke dossiers naast dat van de werken aan de Ring overleggen ambtenaren van Brussel Mobiliteit met hun Vlaamse collega's? Hebben zij een mandaat om een duidelijk standpunt in te nemen? Wie bepaalt dat mandaat?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- La collaboration avec les autorités flamandes est satisfaisante, en attestent les dossiers des itinéraires cyclables interrégionaux ou les projets de tram. J'ai donné, à cet égard, l'instruction claire à la STIB de se concerter avec De Lijn.

Pour ce qui est du tunnel Léopold II et d'autres projets interrégionaux, nous avons effectivement

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

De heer Pascal Smet, minister.- De samenwerking met de Vlaamse overheid is wel degelijk bevredigend. Ik denk bijvoorbeeld aan de intergewestelijke fietsroutes of de tramprojecten. In dat verband heb ik nog een brief naar de MIVB gestuurd, want het is niet omdat sommigen denken dat ze niet met De Lijn kunnen praten, dat ze dat niet hoeven te doen. Daarover moeten heel duidelijke afspraken worden gemaakt. De instructie

conclu un protocole d'accord avec la Flandre. Une première réunion en compagnie des chefs de cabinets et des fonctionnaires aura lieu dès la fin de l'été. Son ordre du jour est en cours d'élaboration.

Des divergences de vues politiques entre les Régions existent sur certains dossiers, qui empêchent toute avancée. Ainsi, nous voudrions réduire la vitesse maximum sur le ring à 100 ou 90 km/h, ce que le gouvernement flamand refuse. Des bandes réservées au covoiturage sont souhaitées par les gouvernements bruxellois et wallon, mais pas par la Flandre. Quant à la taxe kilométrique intelligente, c'est la Wallonie qui s'y oppose.

Nous avons, en revanche, très bien collaboré dans les dossiers relatifs aux trams. Reste à la STIB et à la société De Lijn de mettre les points sur les i.

Au niveau de la Région et de Bruxelles Mobilité, des avancées sont également possibles. Nous avons fixé le cadre, nous disposons de protocoles d'accord et de décisions du gouvernement et la concertation est intense. Les fonctionnaires doivent se baser sur ces protocoles, ces décisions ainsi que sur mes instructions ou celles du gouvernement.

Pour ce qui concerne le Réseau Brabant, le RER-vélo et les Park and Ride (P+R), des avancées nettes sont perceptibles. Nous devons poursuivre cette concertation constructive.

is in elk geval duidelijk gegeven.

Over de Leopold II-tunnel hebben we inderdaad een protocolakkoord met Vlaanderen gesloten. Het akkoord betrof trouwens niet alleen de Leopold II-tunnel, maar ook andere intergewestelijke projecten. Onmiddellijk na de zomer vindt er een eerste vergadering plaats. De agenda wordt op dit moment bepaald. Aan die vergadering zullen zowel ambtenaren als kabinetmedewerkers deelnemen.

Waar het kan, proberen we vooruitgang te boeken, maar het is niet altijd evident. Over sommige dossiers rijzen er immers meningsverschillen. Zo zouden we graag de maximumsnelheid op de Ring van 120 naar 100 of 90 km/u brengen, zoals dat bijna in alle steden ter wereld al het geval is, maar de Vlaamse regering wil dat niet. Ik zou ook graag 'high occupancy lanes' invoeren. De Waalse regering wil die ook, maar de Vlaamse niet. Ik ben voorstander van intelligent kilometerrijden: de Vlaamse regering wil dat wel, maar de Waalse dan weer niet. Ik kan in sommige dossiers simpelweg geen vooruitgang boeken door de politieke meningsverschillen.

In de dossiers waar het wel mogelijk is, zoals rond de trams, hebben we heel goed samengewerkt. Het is nu aan de MIVB en De Lijn om de puntjes op de i te zetten. Voor zover het nog nodig was, is dat nog eens heel duidelijk schriftelijk aan de MIVB bevestigd.

Ook op het niveau van het gewest en Brussel Mobiliteit is er vooruitgang mogelijk. We hebben het kader vastgelegd, we beschikken over protocolakkoorden en regeringsbeslissingen. Er vindt ook veel overleg plaats en de ambtenaren moeten zich baseren op wat in de protocolakkoorden, de regeringsbeslissingen en de instructies van mezelf of van de regering staat.

Over het Brabantnet, het fiets-GEN en de park-and-rides (P+R's) is er toch een duidelijke vooruitgang merkbaar. Laten we constructief blijven overleggen en zien hoever we geraken. Daar zal iedereen baat bij hebben.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Nous devons en effet mener une concertation constructive.*

Les fonctionnaires reçoivent un mandat sur la base d'instructions, de décisions du gouvernement et de protocoles d'accord. Vous dites qu'ils disposent d'un tel mandat dans le cadre des P+R, du RER-vélo et du Réseau Brabant. Cela veut dire qu'ils n'en disposent pas pour les travaux du ring. C'est incompréhensible pour un projet de cette envergure.

Pour ce qui est du projet de tram, pourquoi avez-vous donné à la STIB l'instruction de parler avec De Lijn ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Pour ôter tout doute sur notre volonté de collaborer.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Elle n'était pas claire pour la STIB ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Il y avait une certaine incertitude dans le chef de certains, que nous avons dissipée.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Ils peuvent donc commencer à collaborer dans le cadre du Réseau Brabant ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Nous avons déjà beaucoup collaboré par le passé, notamment pour en définir le tracé et modifier les liaisons entre les territoires flamand et bruxellois.*

La suite du développement technique peut se faire sans nous, mais nous avons clairement donné

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben het met u eens dat we constructief moeten overleggen.

Ambtenaren krijgen een mandaat op basis van instructies, regeringsbeslissingen en protocolakkoorden. U zegt dat ze zo'n mandaat hebben in het kader van de P+R's, het fiets-GEN en het Brabantnet. Dat wil zeggen dat ze geen mandaat hebben voor de werken aan de Ring. Dat vind ik onbegrijpelijk voor zo'n alomvattend project. De ambtenaren worden uitgenodigd op alle vergaderingen van De Werkvennootschap, maar ze gaan er zonder mandaat heen. Op die vergaderingen worden ook deelaspecten besproken, zoals het Brabantnet en de fietsinfrastructuur. Ik vind het ongelooflijk dat zij daarin niet door de Brusselse regering gedeckt worden.

Uiteraard zegt u niet dat u de ambtenaren geen mandaat geeft, maar u neemt het project van De Ring niet op in uw lijstje. Het is duidelijk dat de regering daarvoor geen mandaat heeft gegeven.

Waarom hebt u aan de MIVB de instructie gegeven om met De Lijn samen te zitten over het tramproject?

De heer Pascal Smet, minister.- Daar heerste blijkbaar wat onduidelijkheid over en die hebben we weggewerkt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Was het dan niet duidelijk voor de MIVB dat ze konden samenwerken?

De heer Pascal Smet, minister.- Bij sommigen was er een beetje onduidelijkheid en die hebben we weggenomen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kunnen ze nu dan beginnen samenwerken in het kader van het Brabantnet?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, maar er is in het verleden ook al heel veel samengewerkt. Zo werd het hele tracé in onderling overleg bepaald. Ook de aanpassing van de verbindingen tussen het Vlaamse en het Brusselse grondgebied gebeurde in nauw overleg met ons.

l'instruction d'y veiller.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *J'espère que vous parviendrez à convaincre le gouvernement de donner aux fonctionnaires l'instruction de collaborer de manière constructive, y compris dans d'autres dossiers.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 travaux boulevard de la Woluwe".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Les travaux boulevard de la Woluwe à Woluwe-Saint-Lambert, nécessaires au prolongement de la ligne de tram 94, ont commencé au printemps 2016.*

La réception de la première phase de la prolongation du tram était initialement prévue pour le printemps 2018, mais le site internet de Bruxelles Mobilité mentionne maintenant que les travaux ne seront achevés qu'en septembre 2018. Le délai initial n'a donc pas été respecté, et les riverains vont subir les désagréments du chantier plus longtemps que prévu.

Où les travaux en sont-ils boulevard de la Woluwe ? Pourquoi durent-ils si longtemps ? Pouvez-vous garantir que la date de réception mentionnée sur le site internet de Bruxelles Mobilité sera respectée ?

Les riverains ont-ils été informés de ce report dans

De verdere gedetailleerde uitwerking moet niet met ons gebeuren, dat is een technische aangelegenheid, maar we hebben wel duidelijk de instructie gegeven om ervoor te zorgen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dan hoop ik dat u de regering ervan kunt overtuigen om ook bij andere dossiers toe te staan dat u uw ambtenaren de instructie geeft om constructief samen te werken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de stand van zaken van de werken aan de Woluwelaan".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De werken aan de Woluwelaan in Sint-Lambrechts-Woluwe zijn in het voorjaar van 2016 begonnen. Ze zijn nodig om de verlenging van tramlijn 94 mogelijk te maken. Daarvoor wordt de volledige Woluwelaan heraangelegd, waarbij meer aandacht besteed wordt aan de zwakke weggebruikers.

De oplevering van de eerste fase van de tramverlenging was aanvankelijk gepland voor het voorjaar van 2018. De website van Brussel Mobiliteit vermeldt nu echter dat de werken pas in september 2018 rond zullen zijn en de regering heeft begin mei de termijn van de werken met acht maanden verlengd. U zei begin juni in de commissie voor de Infrastructuur zelf dat het nieuwe traject pas in september of oktober in dienst zal worden genomen. De aanvankelijke deadline werd dus niet gerespecteerd en de buurtbewoners zullen langer dan gepland hinder ondervinden van de werkzaamheden.

des dépliants ou par une réunion ?

Le gouvernement a approuvé un premier règlement de 4.169.000 euros pour les travaux. Combien le projet coûtera-t-il au total ? L'estimation initiale des coûts a-t-elle été respectée ou y a-t-il eu des surcoûts ?

Ce projet fait partie de la prolongation de la ligne 94 jusqu'à l'avenue Marcel Thiry dont le début des travaux est prévu en 2023. Le retard du chantier a-t-il un impact sur la date de début des travaux suivants sur cette importante voie de communication ?

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

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La pose des rails de tram est achevée, l'installation des caténaires et des dispositifs de sécurité est en cours, le réaménagement du cours Paul-Henri Spaak est en phase de finalisation et sur le reste du trajet, quelques travaux de finition doivent encore être réalisés. La fin des travaux est effectivement prévue fin septembre. Cette date est connue depuis longtemps et a été fixée en concertation avec toutes les parties concernées.*

Il s'agit d'un retard très limité. Vous savez que le permis a été annulé et suspendu par le Conseil d'État, ce qui a paralysé les travaux pendant quelques mois, mais cela s'est bien terminé.

Il en va autrement des travaux sur le boulevard de la Woluwe en territoire flamand. Vous devriez plutôt me demander pourquoi il n'en est pas question dans la concertation interrégionale et pourquoi rien n'est entrepris. Je n'ai jamais dit que Bruxelles était bloquée par la Région flamande à la suite de la gestion inefficace d'un chantier !

Hoever staan de werken aan de Woluwelaan? Waarom duren ze langer? Kunt u garanderen dat de opleveringsdatum op de website van Brussel Mobiliteit gerespecteerd wordt?

Werden buurtbewoners met flyers of via een bewonersvergadering geïnformeerd over het uitstel?

De regering keurde een eerste afrekening van 4.169.000 euro voor de werken goed. Hoeveel kost het project in totaal? Werd de aanvankelijke kostenraming gerespecteerd of waren er onverwachte meerkosten?

Het hele project maakt deel uit van het doortrekken van trambaan 94 tot aan de Marcel Thirylaan. Die werken zouden in 2023 van start moeten gaan. Heeft de vertraging van de werken een impact op de aanvangsdatum van de volgende werken op deze belangrijke verbindingsweg?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De aanleg van de tramsporren is afgerond. De installatie van de bovenleidingen en de veiligheidsvoorzieningen is aan de gang. De herinrichting van de Paul-Henri Spaakpromenade bevindt zich in de afwerkingsfase. Ook op de rest van het traject zullen nog beperkte afwerkingswerken worden uitgevoerd. Het klopt dat het einde van de werken voor het einde van september gepland is. Die einddatum is al lang bekend en werd in overleg met alle betrokken partijen vastgelegd.

Gezien de vakantieperiode gaat het overigens om een zeer beperkte vertraging en helemaal niet om een grote vertraging. U weet dat er een vernietiging en opschorting van de vergunning door de Raad van State heeft plaatsgehad. De werken zijn toen enkele maanden stilgelegd, maar dat is op een heel goede manier opgelost. Er is dus geen sprake van een fundamentele vertraging.

Anders is het gesteld met de werken aan de Woluwelaan op Vlaams grondgebied. U zou mij beter vragen hoe het komt dat daarover in het

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Vous ne demandez tout de même pas mieux que Bruxelles décide seule ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai manifestement touché une corde sensible. Vous voyez que nous sommes sérieux à Bruxelles.*

Les travaux suivent le calendrier prévu. Sauf circonstances climatiques entravant le chantier, il s'achèvera à temps. De nombreuses réunions ont été organisées avec les riverains, et lors de la dernière, le déroulement du chantier, la communication et la participation n'ont pas fait l'objet de critiques.

Tout s'est bien passé. C'était un énorme chantier. Il ne s'agissait pas simplement d'aménager une ligne de tram, mais aussi de transformer une autoroute urbaine en boulevard urbain. Ce sera un exemple de transformation urbaine réussie.

L'offre initiale était d'environ 10,5 millions d'euros. Nous avons dû y ajouter quatre millions d'euros. Des imprévus ont entraîné des coûts supplémentaires, comme l'entreposage et le traitement de l'asphalte goudronneux, la séparation temporaire de voies pour la sécurité des travailleurs et pour garantir la circulation routière, la location de feux de circulation temporaires à batterie pour un passage piétons, un marquage orange temporaire, la réduction de la verrière du passage souterrain et le placement d'une dalle en béton armé pour pouvoir supporter le poids du tram.

Ces travaux sont nécessaires pour prolonger la ligne 94. Le tracé de la deuxième et dernière prolongation à partir de Roodebeek est en train d'être déterminé, en concertation avec tous les acteurs concernés, dont les riverains. Nous communiquerons à ce propos en temps utile.

intergewestelijk overleg niets wordt gezegd en er geen actie wordt ondernomen. Ik heb nooit gezegd dat Brussel door het Vlaams Gewest wordt afgesloten door het inefficiënt beheer van een bouwplaats!

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U bent toch een voorstander van het afsluiten van Brussel? Daarmee zou uw wens toch in vervulling gaan?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb blijkbaar een gevoelige snaar geraakt. U merkt wat voor ernstige mensen wij zijn in Brussel.

De werkzaamheden verlopen volgens schema. Behoudens klimatologische omstandigheden die het werk zouden hinderen, worden ze op tijd beëindigd. Er zijn hierover heel wat vergaderingen georganiseerd met de buurtbewoners, waarop alles grondig besproken werd. Op de laatste vergadering, waarbij ikzelf aanwezig was, waren ongeveer 250 mensen. Iedereen was zeer te spreken over de manier waarop de bouwplaats verlopen is, hoe we gecommuniceerd hebben en de mensen erbij betrokken hebben. U mag het navragen: tijdens die vergadering klonk geen kritiek.

Alles is vrij goed verlopen. Het ging dan ook om een enorme bouwplaats, die heel wat meer inhield dan de aanleg van een simpele tramlijn. Een stadssnelweg hebben we getransformeerd in een stedelijke boulevard, wat toch een heel mooi gegeven is. Ongetwijfeld zal dit gaan gelden als een schoolvoorbeeld van een geslaagde stedenbouwkundige transformatie.

De aanvankelijke offerte bedroeg ongeveer 10,5 miljoen euro. We hebben daar inderdaad 4 miljoen euro bij moeten tellen. Onvoorzien omstandigheden brachten extra kosten met zich mee, zoals de opslag en verwerking van het teerhoudende asfalt; tijdelijke rijbaanscheidingen om de veiligheid van de arbeiders en het autoverkeer te verzekeren; de huur van tijdelijke verkeerslichten met batterijvoeding voor een voetgangersoversteekplaats; tijdelijke oranje markering; de inkorting van de glazen overkapping van de ondergrondse passage, en de plaatsing van een dekplaat in gewapend beton erbovenop om het

gewicht van de tram te kunnen dragen.

Deze werkzaamheden zijn nodig om tramlijn 94 te verlengen. Op dit ogenblik wordt het tracé bepaald voor de tweede en wellicht laatste verlenging, vanaf Roodebeek. Dat gebeurt in overleg met alle betrokken partijen, onder wie de bewoners. Ook deze voorbereidingen bevinden zich nog in een voorbereidende fase. Te gepasten tijde zullen wij hierover berichten.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Les feux de signalisation pour piétons et la peinture jaune, que vous présentez comme des imprévus, sont des coûts standard dans de tels projets.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Avec l'expérience, on apprend que toute rénovation implique des coûts imprévus.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Dans le cas présent, le prix a augmenté de moitié. Vous êtes ministre et pour éviter les surcoûts, vous devez vous demander pour chaque chantier si tous les coûts sont bien estimés. Pour des chantiers de cette ampleur, tout doit être bien planifié.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Chaussée d'Ixelles, nous avons, par exemple, découvert que les équipements de voirie souterrains étaient placés plus haut qu'indiqué sur les plans. Cela arrive, malheureusement.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je vous recommande d'examiner chaque élément et d'en assurer le suivi.*

- L'incident est clos.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U noemt voetgangersverkeerslichten en gele verf als onverwachte extra kosten, maar dat lijken mij standaardkosten bij zulke projecten.

De heer Pascal Smet, minister.- De ervaring leert dat elke renovatie onverwachte kosten met zich meebrengt. Dat is ook bij het renoveren van een huis het geval.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In dit geval gaat de prijs met de helft omhoog. U bent minister en moet zich bij elke bouwplaats afvragen of alle kosten goed zijn ingeschat om niet voor onverwachte kosten te komen staan. Bij werk van deze omvang kan men het hele opzet van de boven- en ondergrondse wegeninfrastructuur, de voetgangers- en verkeersstromen niet meer veranderen. Dat moet allemaal vooraf gepland zijn en mag niet meer last minute aangepast worden.

De heer Pascal Smet, minister.- Aan de Elsensesteenweg hebben we bijvoorbeeld ontdekt dat de nutsvoorzieningen hoger liggen dan op de plannen is aangeduid. Zulke dingen worden helaas wel eens vastgesteld.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik wil u toch aanraden alles grondig te bekijken en te volgen.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'état du revêtement de la place Royale".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le réaménagement global de la place Royale a occupé l'actualité récente. Il devrait démarrer en août 2019. Dans l'intervalle, il conviendrait toutefois d'améliorer l'état actuel de la place.

La place Royale fait partie des voiries de notre Région qui ont conservé un revêtement emblématique : les pavés. Ceux-ci ont une certaine valeur patrimoniale et leur sauvegarde a fait l'objet de débats parfois passionnés dans notre enceinte. Cependant, ce patrimoine implique un entretien spécifique. À défaut, ce revêtement peut devenir un véritable danger pour la sécurité routière tant pour les automobilistes que pour les cyclistes, les motocyclistes et les piétons. Lorsqu'ils pivotent, sont cassés ou ne sont plus bien incorporés dans le sol, les pavés peuvent constituer des obstacles imprévisibles, dévier les véhicules de leur route, endommager les amortisseurs ou faire glisser les vélos, motocyclettes ou cyclomoteurs et entraîner la chute de leur conducteur. Quant aux piétons, ils peuvent se tordre une cheville ou trébucher en cas de dénivellement des pavés. Or, les pavés de la place Royale présentent de nombreux problèmes : dénivellement, relief dangereux en certains endroits, pavés cassés ou ayant pivoté progressivement. Si les travaux le long du Palais royal ont amélioré ce tronçon-là, qu'en est-il de la place Royale ?

La place est traversée par les trams 92 et 93 et par les bus 71 et 95, tous articulés et parmi les lignes les plus fréquentées de notre Région. Étant donné les vibrations de ces véhicules lourds sur un sol qui repose sur les vestiges de l'ancien palais du Coudenberg, l'entretien des pavés doit être régulier

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de staat van het wegdek op het Koningsplein".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- In augustus 2019 wordt er met de heraanleg van het Koningsplein gestart. In de tussentijd moet het wegdek op het plein worden aangepakt.

Het Koningsplein is een van de plaatsen in het Brussels Gewest waar het wegdek nog uit kasseien bestaat. Die hebben een zekere erfgoedwaarde en over het behoud ervan hebben we hier al verhitte discussies gevoerd. Een dergelijk erfgoed vergt echter een specifiek onderhoud. In geval van slecht onderhoud vormen de kasseien een gevaar voor alle weggebruikers. Met de kasseien van het Koningsplein loopt ongeveer alles verkeerd: ze liggen schots en scheef, ze zijn gebroken of ze zijn weggezakt. Voor het Koninklijk Paleis werd het wegdek ondertussen al aangepakt, maar hoe staat het met het wegdek op het Koningsplein?

Er lopen twee tramlijnen en twee buslijnen over dat plein. De zware voertuigen veroorzaken trillingen in het wegdek, dat rust op de overblijfselen van het voormalige Coudenbergpaleis. De kasseien moeten dan ook correct worden onderhouden om de veiligheid van alle weggebruikers te kunnen garanderen.

Maakte Brussel Mobiliteit, in afwachting van de grote opknapbeurt van volgend jaar, een stand van zaken op voor het Koningsplein? Zo ja, wat zijn dan de conclusies in verband met de kasseien en de verkeersveiligheid?

Wanneer was het laatste grote onderhoud?

Zijn er werken gepland om al die problemen aan te

et spécifique afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

Toujours dans l'attente d'un réaménagement beaucoup plus important dans plus d'un an, un état des lieux a-t-il été dressé par Bruxelles Mobilité ? Dans l'affirmative, quand et quelles en sont les conclusions relatives aux pavés et aux risques pour la sécurité routière ?

Quand a eu lieu le dernier entretien général ?

Des travaux sont-ils programmés pour remédier aux problèmes précités ? Dans l'affirmative, pour quand et en quoi consisteront-ils ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne comprends absolument pas pourquoi cette question m'est posée. Ce dossier est géré par le MR, par M. Reynders, lui-même chargé de Beliris. La place Royale étant une voirie exclusivement communale pour laquelle la Région n'intervient pas, ce dossier est du ressort de la Ville de Bruxelles, où l'échevin de l'Urbanisme est M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR) et l'échevine des Travaux publics, Mme Els Ampe (Open Vld).

Je suis d'accord avec vous sur l'état lamentable de la place Royale et de ses alentours. D'ailleurs, un projet existe depuis 2009. À l'époque, j'étais moi-même chargé de Beliris et nous avions développé un projet, le Plan lumière. Neuf ans plus tard, il n'a toujours pas été mis en œuvre. Les réaménagements de la place Royale n'ont toujours pas été effectués. Et franchement, pour avoir vu les plans dans les médias... Quel manque d'ambition !

Outre le réaménagement, je saisirai cette occasion pour affirmer que le MR manque d'ambition au niveau fédéral. Je ne comprends pas pourquoi les choses sont à la traîne. S'il y a un problème avec les bus, il faut prévoir le renforcement du sous-sol. Toutefois, ce n'est pas à la STIB, mais au gestionnaire de voirie, c'est-à-dire à la Ville de Bruxelles, de s'en occuper. Vous devriez poser vos questions au sein même de votre parti et au conseil communal. Voyons comment faire avancer ce dossier.

pakken? Zo ja, wanneer vinden ze plaats en wat houden ze in?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik begrijp totaal niet waarom u deze vraag aan mij stelt. Dit dossier valt onder de bevoegdheid van federaal minister Reynders, uw partijgenoot en bevoegd voor Beliris. Het Koningsplein is een gemeentelijke weg. Dit dossier, waarover het gewest niets te zeggen heeft, valt volledig onder de bevoegdheid van de stad Brussel.*

Het klopt dat het Koningsplein zich inderdaad in een lamentabele toestand bevindt. Er bestaat al sinds 2009 een plan om het aan te pakken, maar daarvan is er bijna negen later nog steeds niets uitgevoerd. De plannen die nu in de media verschenen zijn, getuigen bovendien van een schijnend gebrek aan ambitie.

Federaal geeft de MR trouwens ook blijk van een gebrek aan ambitie. Ik begrijp niet waarom alles zo lang moet duren. Als de bussen een probleem vormen, moet de ondergrond worden verstevigd. Dat is echter niet de taak van de MIVB, wel die van de stad Brussel. U moet uw vragen dan ook aan uw partijgenoten en in de Brusselse gemeenteraad stellen, als u wilt dat er schot in de zaak komt.

(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)

(Samenspraak)

(*Remarques de Mme d'Ursel*)

(*Colloques*)

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je suis terriblement ennuyée, car je pensais sincèrement - comme les services du parlement ou le Bureau élargi, je suppose - que cette question vous concernait. Sinon, il ne m'aurait pas été permis de vous la poser. La confusion a été générale. Nous sommes nombreux à nous perdre dans ce dossier. Toutefois, étant donné que la rue Royale est une voirie régionale...

M. Pascal Smet, ministre.- C'est pourtant très simple : tout ce qui se trouve dans le Pentagone ressortit à la Ville de Bruxelles. Je suis d'accord avec vous, c'est une aberration totale, mais tout ce qui est à l'intérieur du Pentagone relève des compétences communales et non régionales.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous venons de le vérifier, la rue Royale est une voirie régionale. Il est possible que je vous l'apprenne...

M. Pascal Smet, ministre.- Pas sur le territoire de la Ville de Bruxelles. C'est une longue rue, dont une partie se trouve sur Schaerbeek.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Et c'est donc seulement sur cette partie à Schaerbeek qu'elle devient régionale ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, de l'autre côté de la Petite ceinture.

(*Colloques*)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela soulève les passions, et je le comprends. J'avais d'ailleurs déjà déposé une interpellation au sujet de la place Poelaert.

M. Pascal Smet, ministre.- En 2009, quelques mois avant les élections, Mme Onkelinx, M. Picqué et moi-même avons organisé une conférence de presse sur le Plan lumière qui devait

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Dit is vervelend, ik dacht echt dat ik de vraag aan u moest stellen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is heel eenvoudig: alles in de Vijfhoek valt onder de bevoegdheid van Brussel-Stad, al vind ik dat zelf ook nogal dwaas.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De Koningsstraat is wel degelijk een gewestweg. Misschien wist u dat nog niet.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Niet waar ze over het grondgebied van Brussel-Stad loopt. Het is een lange straat, die deels in Schaarbeek ligt.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Alleen het deel in Schaarbeek valt onder het gewest?*

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik diende trouwens ook een interpellatie over het Poelaertplein in.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In 2009 vond er een persconferentie plaats over het Gewestelijk Lichtplan, dat in het kader van het Belirisakkoord moest worden uitgevoerd. Nu, tien*

être exécuté dans le cadre de l'accord Beliris. Maintenant, dix ans plus tard, ils disent qu'ils vont le faire, comme avant chaque élection. On a laissé faire, et voilà le résultat.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je me tournerai donc vers ceux qui ont la responsabilité de ce dossier. Toutefois, le trajet de la place Poelaert vers la place Royale en passant par la place du Grand Sablon fait partie du parcours touristique de base. J'avais interpellé M. Vervoort au sujet de la place Poelaert. Il avait eu la gentillesse de me répondre en disant qu'il allait agir. Il y avait donc une responsabilité de sa part. Et c'est juste en amont de la place Royale...

M. Pascal Smet, ministre.- C'est M. de Donneau qui était compétent à l'époque !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est ainsi que ça s'est passé ! Ensemble, la Région et la Ville de Bruxelles pourraient intervenir sur cet itinéraire touristique fondamental.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis heureux de vous l'entendre dire. Je suis d'accord avec vous : les grands axes devraient être régionaux.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la fermeture du passage piétons et vélos d'Infrabel à Saint-Gilles".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,

jaar later, komt de belofte dat het zal worden uitgevoerd, net als altijd vlak voor de verkiezingen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Ik zal de vraag stellen aan wie voor dit dossier verantwoordelijk is. Het traject van het Poelaertplein naar het Koningsplein over de Grote Zavel is echter een belangrijke toeristische route. Op mijn vraag over het Poelaertplein heeft minister-president Vervoort geantwoord. Hij is daar dus wel degelijk voor bevoegd. En het Koningsplein ligt wat verderop.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De heer de Donneau was destijds bevoegd!*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Vandaar! Het gewest en de stad zouden de handen in elkaar kunnen slaan voor dat belangrijke toeristische parcours.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik hoor het u graag zeggen, want ik vind ook dat de grote assen gewestwegen zouden moeten zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de sluiting van de doorgang voor voetgangers en fietsers van Infrabel in Sint-Gillis".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,

concernant "le réseau cyclable dans la zone de la gare du Midi".

M. le président.- En l'absence de M. André du Bus de Warnaffe, excusé, la question orale jointe sera lue par M. Pierre Kompany.

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le 8 juin dernier, le tunnel pour piétons et vélos qui passe sous les voies de chemin de fer pour relier la rue des Vétérinaires à l'avenue du Roi a été fermé. Selon la presse, il s'agit d'une décision d'Infrabel qui fait suite à une demande de la commune et aux plaintes de riverains. En effet, des personnes sans abri y trouvaient refuge. Des grilles ont donc été posées, empêchant l'accès aux milliers d'utilisateurs quotidiens.

Il me semble que cet accès fait partie de l'itinéraire cyclable régional. Il permet aux piétons et aux cyclistes de relier les deux artères sans prendre de risques dans la circulation.

Avez-vous été consulté avant cette fermeture ?

Quelles sont les solutions envisagées pour permettre la circulation des usagers actifs dans la zone ?

Quel est l'état des réflexions entre Infrabel, la commune et votre cabinet quant à l'avenir de ce passage couvert ? Existe-t-il un projet pour ce tunnel, depuis toujours en mauvais état, lugubre, mais intensément utilisé ? Dans le cas contraire, par quel autre passage sécurisé comptez-vous le remplacer ?

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

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

M. Pierre Kompany (cdH).- La presse s'est fait l'écho de la fermeture par Infrabel d'un tunnel cyclo-piéton longeant la rue des Vétérinaires. Celui-ci permet aux usagers actifs d'éviter une

betreffende "het fietsnetwerk in de zone van het Zuidstation".

De voorzitter.- In afwezigheid van de heer André du Bus de Warnaffe, die verontschuldigd is, wordt de toegevoegde mondelinge vraag door de heer Pierre Kompany voorgelezen.

De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Op 8 juni heeft Infrabel, op verzoek van de gemeente en na klachten van buurtbewoners, de voetgangers- en fietserstunnel tussen de Veeartsenstraat en de Koninglaan gesloten omdat die door daklozen werd gebruikt. De tunnel maakt evenwel deel uit van een gewestelijke fietsroute en zorgt ervoor dat de voetgangers en fietsers veilig kunnen doorsteken.*

Werd u geraadpleegd over de sluiting van de tunnel?

Welke alternatieven worden er aan de voetgangers en fietsers voorgesteld?

De tunnel was in slechte staat en luguber, maar werd enorm veel gebruikt. Wat zal er met de tunnel gebeuren? Loopt er overleg tussen Infrabel, de gemeente en uw kabinet? Is er een toekomstplan voor die tunnel of zal er een andere beveiligde doorgang komen?

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

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *We vernamen in de pers dat Infrabel een voetgangers- en fietserstunnel langs de Veeartsenstraat heeft gesloten. Dankzij die tunnel*

artère qui connaît une importante charge de trafic, singulièrement aux heures de pointe. Le tunnel fait d'ailleurs l'objet d'un balisage propre aux itinéraires cyclables régionaux (ICR). Je rappelle que toute cette zone, à proximité immédiate de la gare de Bruxelles-Midi, est épinglée comme point noir pour la sécurité routière sur la cartographie réalisée en début de législature.

Avez-vous eu un contact avec Infrabel sur la fermeture de ce maillon important du réseau cyclable ? Quelles solutions sont-elles envisagées pour garantir la sécurité des usagers actifs sur ce tronçon ?

Par ailleurs, la voirie perpendiculaire à cet axe, l'avenue Van Volxem, est également équipée d'une piste cyclable, laquelle est située sur un trottoir longeant un terrain appartenant, lui aussi, à Infrabel. Des arbres situés sur ce terrain débordent sur la piste cyclable, et, sur les réseaux sociaux ou via l'application Fix My Street, des usagers ont déjà signalé plusieurs fois à Bruxelles Mobilité qu'un élagage était nécessaire. Ces signalements sont jusqu'ici restés sans effet. Cela pose la question de l'entretien des voies cyclables lorsqu'il s'agit, comme ici, d'une voirie régionale subissant des désagréments causés par des arbres situés sur un terrain appartenant à un opérateur public fédéral.

Qui est censé résoudre ce type de problème ? Une administration régionale comme Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement ou encore Bruxelles-Propreté ? Les services de la commune sur laquelle la voirie se situe ? Le gestionnaire Infrabel lui-même ?

Les nombreux cyclistes qui utilisent cet axe peuvent-ils espérer une solution rapide à ce problème ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ni Bruxelles Mobilité, ni moi-même n'avons été consultés dans la décision de fermeture du tunnel cyclo-piéton. Même si ce tunnel longe une voirie régionale, il est géré par Infrabel. En revanche, la commune était au courant et elle avait donné son accord, puisque

konden de voetgangers en fietsers een straat met druk verkeer vermijden, vooral tijdens de spitsuren. Dat is niet onbelangrijk, wetende dat de omgeving van het Zuidstation een zwart punt inzake verkeersveiligheid is. De tunnel maakt bovendien deel uit van het gewestelijke fietsnet.

Hebt u contact opgenomen met Infrabel over de sluiting van deze belangrijke schakel in het fietsnet? Welke oplossingen worden voorgesteld om de veiligheid van de voetgangers en fietsers te waarborgen?

Het fietspad op de nabijgelegen Van Volxemlaan loopt langs een terrein van Infrabel. De takken van de bomen op dat terrein hinderen de fietsers, die meermalen hebben gevraagd dat de bomen zouden worden gesnoeid, maar dat is nog altijd niet gebeurd.

Wie moet dergelijke problemen oplossen? Een gewestelijke administratie zoals Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel of Net Brussel? De diensten van de gemeente waarop de weg gelegen is? Of beheerde Infrabel?

Mogen de fietsers een snelle oplossing verwachten?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Noch Brussel Mobiliteit noch ikzelf werden gecontacteerd. De tunnel loopt wel langs een gewestweg, maar wordt beheerd door Infrabel. De gemeente was op de hoogte en heeft haar akkoord gegeven omdat er veiligheidsrisico's waren. Er was*

Infrabel a invoqué des raisons de sécurité, plusieurs départs de feux y ayant été constatés ces derniers mois. Le risque d'un incendie avec impact majeur sur la circulation ferroviaire était donc élevé. C'est la raison pour laquelle Infrabel et la commune ont décidé de fermer ce tunnel sans consulter mon administration ou moi-même. Nous ignorons si le ministre-président était au courant.

Pour le moment, aucune rencontre entre Infrabel, la commune et la Région n'a encore été organisée. J'ai demandé qu'une autre solution soit trouvée. Je n'ai pas encore obtenu de réponse. Je suppose qu'elle arrivera après les vacances. Le cas échéant, une réunion entre ces acteurs pourra être organisée.

Il va de soi que les propriétaires des parcelles sur lesquelles se trouvent des végétations envahissantes sont tenus de les entretenir. Bruxelles Mobilité met régulièrement des propriétaires en demeure dans ce genre de cas. En l'espèce, c'est donc Infrabel qui doit tailler les arbres qui se trouvent sur son terrain. Nous lui avons à nouveau demandé de faire le nécessaire.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je suis assez étonné de votre réponse, car vous êtes d'habitude un peu plus proactif. Un itinéraire cycliste régional est coupé et vous allez voir si, peut-être, une réunion est nécessaire.

M. Pascal Smet, ministre.- Je leur ai demandé d'analyser la situation, et la réunion aura lieu sur la base de cette analyse. Sinon, cela ne sert à rien.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Bien entendu, il faut préparer les choses, mais je vous invite à vous saisir activement de ce dossier. Ce n'est pas la première fois qu'un itinéraire cyclable régional est coupé. La rue du Midi, par exemple, avec les travaux qui s'y déroulent, n'est plus du tout praticable. Le piétonnier va aussi poser une série de problèmes.

On a l'impression, comme toujours depuis 50 ans, que le vélo vient en dernier lorsqu'on réfléchit aux déplacements. Ce n'est pas seulement en

de voorbije maanden meermaals brand in de tunnel, wat negatieve gevolgen kan hebben voor het treinverkeer.

Er heeft nog geen ontmoeting tussen Infrabel, de gemeente en het gewest plaatsgehad. Ik heb een oplossing gevraagd, maar nog geen antwoord gekregen.

Het zijn de eigenaars van de percelen die de vegetatie moeten onderhouden. Brussel Mobiliteit maakt regelmatig eigenaars aan om dat te doen. In dit geval moet Infrabel de bomen snoeien. We hebben nogmaals gevraagd om het nodige te doen.

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik had van u een fellere reactie verwacht. Er wordt een gewestelijke fietsroute onderbroken, maar u beperkt u ertoe om eens na te gaan of er misschien een overlegvergadering nodig is.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb gevraagd om de situatie te analyseren. Zolang dat niet is gebeurd, heeft het geen zin om een vergadering te organiseren.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Een goede voorbereiding is belangrijk, maar u zou het dossier wat meer naar u moeten toetrekken. We hebben de indruk dat de fiets steeds op de laatste plaats komt. Als we mensen op de fiets willen krijgen, moeten we voor veilige fietspaden en verbindingen zorgen die zo veel mogelijk van het verkeer gescheiden zijn. De tunnel was een perfect voorbeeld van een actieve, veilige en comfortabele infrastructuur. Ik vraag u dan ook om het heft in handen te nemen en de tunnel opnieuw te openen of de gebruikers een veilig*

construisant des infrastructures cyclistes que nous développerons ce mode de déplacement, mais aussi en proposant des itinéraires protégés et séparés de la circulation, au moins en partie. Nous avons ici un exemple parfait d'une infrastructure existante qui permet des déplacements en mode actif, sûr et confortable.

La fermeture du tunnel est d'autant plus incompréhensible qu'il existe certainement d'autres solutions pour sécuriser l'endroit. Je vous demande donc d'être proactif et de le rouvrir, ou de dégager rapidement d'autres solutions tout aussi sûres et confortables pour les usagers actifs.

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

M. Pierre Kompany (cdH). - J'entends que le ministre a déjà interpellé Infrabel pour qu'il fasse le nécessaire. Je souhaite que l'on reste attentif au problème.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "la desserte du futur quartier Tivoli à Laeken".

Mme la présidente. - La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH). - Cela fait maintenant deux ans que le chantier du futur quartier Tivoli à Laeken a démarré. Situé entre les rues Claessens, du Tivoli, de Molenbeek et Dieudonné Lefèvre, ce nouveau quartier durable constituera une réelle mini-cité en plein nord de Bruxelles et devrait bientôt voir le jour. Je m'en réjouis.

La question de son état d'avancement et les détails du projet ont déjà été traités en Commission de

alternatif voor te stellen.

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans). - *Ik noteer dat de minister aan Infrabel heeft gevraagd om het nodige te doen. Ik hoop dat hij het dossier van nabij zal blijven volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de bediening van de toekomstige Tivoli-wijk in Laken".

Mevrouw de voorzitter. - Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans). - *Twee jaar geleden ging de bouw van start van de nieuwe duurzame wijk, Tivoli genaamd, in het noorden van Brussel. Volgens de meest recente informatie zullen er vierhonderd woningen worden gebouwd om een duizendtal nieuwe bewoners te huisvesten.*

Daardoor zal ook de vraag naar openbaar vervoer aanzienlijk toenemen. Momenteel is er alleen een

l'aménagement du territoire. Je voudrais aborder aujourd'hui l'aspect de la mobilité du projet et la desserte du site.

D'après les récentes informations transmises par le ministre-président, le quartier devrait accueillir 400 nouveaux logements et à peu près 1.000 nouveaux habitants. Étant donné que la demande de moyens de transport va considérablement augmenter, un renforcement des transports en commun est-il prévu ?

Actuellement, seul le bus 88 s'arrête dans ce quartier, pour les usagers en provenance du Heysel ou de la place de Brouckère. Les autres moyens de transport en provenance de l'avenue de la Reine ou du pont Van Praet ne s'arrêtent qu'à Jules de Trooz ou Outre-Ponts. Quelles sont les lignes qui couvriront le nouveau site ? Est-il prévu d'en créer de nouvelles ?

Au vu de la nouvelle densité du quartier, cette question devra être étudiée avec beaucoup d'intérêt.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La desserte de ce secteur a d'ores et déjà été renforcée grâce à un nouveau schéma d'exploitation de la ligne de bus 57. Jusqu'il y a peu, cette ligne assurait une simple navette durant les heures de pointe. Elle est désormais exploitée toute la journée, y compris en heure creuse. Cette ligne offre un lien direct vers Neder-Over-Heembeek, d'une part, et vers la gare de Bruxelles-Nord, de l'autre.

Le Plan directeur du réseau bruxellois de bus de la STIB, récemment approuvé par le gouvernement bruxellois, comporte également plusieurs avancées dans cette zone de la Région. Citons, par exemple, la ligne du 46, qui devrait rejoindre le cœur du site de Tour & Taxis, situé à 500m maximum du quartier Tivoli.

Du côté de Tour & Taxis, les nouvelles possibilités de déplacement envisagées devraient améliorer le confort des utilisateurs de la ligne 88 dans le quartier Tivoli.

À l'avenir, il sera tenu compte de la demande et des

halte van buslijn 88 voor passagiers die vertrekken vanaf de Heizel en het De Brouckèreplein. De andere lijnen, die uit de richting van de Koninginnelaan en de Van Praetbrug komen, stoppen verder. Zal het aanbod uitgebreid worden? Zullen er nieuwe lijnen worden gecreëerd?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- We hebben het aanbod al uitgebreid. Tot voor kort deed buslijn 57 alleen dienst als pendelbus tijdens de spitsuren. Nu rijdt ze ook tijdens de daluren. Daarmee staat de wijk rechtstreeks in verbinding met Neder-Over-Heembeek en het Noordstation.

Ook het recent goedgekeurde Richtplan Bus van de MIVB bevat een aantal verbeteringen, zoals een bushalte van lijn 46 op maximaal 500 m van de Tivoli-wijk.

Er worden ook nieuwe plannen voor Tour & Taxis bestudeerd. Die zullen ongetwijfeld ook het comfort verhogen van de passagiers van buslijn 88 uit de Tivoli-wijk. Zo wordt momenteel de mogelijkheid onderzocht om een tramlijn aan te leggen om Tour & Taxis via de Picardstraat rechtstreeks te verbinden met het Noordstation.

We zullen zeker rekening houden met de reële behoeften.

besoins réels.

La possibilité de relier la gare de Bruxelles-Nord et Tour & Taxis par une ligne de tram du côté de la rue Picard est également à l'examen.

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Je lirai attentivement votre réponse. Si je comprends bien, ce qui existe déjà pour la ligne 88 sera renforcé et la ligne 57 sera élargie.

Parfois, la STIB estime qu'il y a un arrêt proche là où l'on ne peut pas vraiment parler de proximité pour l'usager. Or nous parlons ici du développement d'un quartier modèle. Il serait dommage qu'une trop faible couverture en transports en commun encourage les habitants à posséder une voiture.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous ne connaissons pas encore les vrais besoins de ces habitants en matière de déplacements

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la circulation d'éco-combis à Bruxelles".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les Régions flamande et wallonne ont été sollicitées pour faire circuler sur leur territoire des écocombis

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *Soms verstaat de MIVB iets anders onder een 'nabijgelegen halte' dan de gebruikers.*

Het gaat hier om een modelwijk. Het zou jammer zijn als de bewoners vanwege een te beperkt aanbod van openbaar vervoer werden gestimuleerd om een eigen wagen te hebben.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Op dit moment hebben we nog geen zicht op de werkelijke verplaatsingsbehoeften van die bewoners.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "het verkeer van ecocombi's in Brussel".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *In het Vlaams Gewest loopt een proefproject met ecocombi's. Dat zijn*

- maxicamions, mégacamions ou supertrucks -, des camions modulables de quelque 25 mètres de long ajoutant ainsi sept mètres à la longueur d'un camion normal.

Après un premier projet pilote sur la période 2014-2018, la Région flamande a prévu d'étendre le projet à partir du 1^{er} juillet 2018. La Région wallonne a, pour sa part, également avancé pour permettre le recours à ces véhicules géants.

À titre informatif, aux Pays-Bas, plus de 1.000 écocombis circulent depuis quelques années. Le territoire de Bruxelles n'est évidemment pas comparable à celui de la Wallonie, de la Flandre ou des Pays-Bas et la question de l'utilisation de ce type de véhicules pour la distribution urbaine au cœur de la Région ne se pose pas. Il n'en demeure pas moins que la demande de circulation d'un tel charroi pourrait être faite vu la présence de certaines entreprises, en particulier à la limite de notre territoire. En effet, ce type de véhicule est destiné au transport en pleine charge vers les zones industrielles ou les centres de distribution. On peut citer l'exemple d'Audi Forest : le volume de pièces automobiles nécessaires à l'assemblage des voitures pourrait amener la société à privilégier ce type de charroi.

Les défenseurs des écocombis mettent en avant l'intérêt économique puisque deux écocombis remplacent trois camions, l'intérêt environnemental puisque les émissions de CO₂ et de particules fines sont diminuées ou encore l'intérêt sur le plan de la mobilité puisque le nombre de camions sur les routes est réduit.

La présente question orale ne vise pas à privilégier ce mode de transport par rapport à un autre. Nous devrons toutefois en tenir compte vu l'état d'avancement du dossier aux niveaux flamand et wallon.

La Région bruxelloise a-t-elle reçu une demande de circulation d'écocombis sur son territoire ?

A-t-elle prévu d'autoriser le transit de ces écocombis sur la partie bruxelloise du ring ?

A-t-elle été sollicitée pour faire circuler un tel charroi vers certaines zones industrielles

moduleerbare vrachtwagens van ongeveer 25 m lang, d.w.z. 7 m langer dan gewone vrachtwagens. Ze zijn economisch voordeliger, want twee ecocombi's vervangen drie vrachtwagens, ze stoten minder CO₂ en fijnstof uit en ze zorgen voor minder vrachtwagens op onze wegen. Het Waals Gewest onderzoekt momenteel hoe het dergelijke voertuigen kan inzetten en in Nederland rijden er al sinds enkele jaren meer dan duizend ecocombi's rond.

Brussel is een ander verhaal, want ecocombi's zijn niet geschikt voor stedelijk vervoer. Ze kunnen misschien wel interessant zijn voor bepaalde bedrijven aan de rand van het gewest. Zo zou Audi Vorst dergelijke voertuigen kunnen inzetten voor de toevervoer van auto-onderdelen die nodig zijn voor de autoassemblage.

Werd het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangezocht om ecocombi's op zijn grondgebied of op de assen naar bepaalde Brusselse industriezones in te zetten? Is het gewest van plan ze toe te laten op het Brusselse deel van de Ring?

Wat is het standpunt van de regering over de inzet van ecocombi's in Brussel? Wat zijn de eventuele voorwaarden en begeleidende maatregelen?

Is het gewest van plan te overleggen met de betrokken politiezones en gemeenten?

bruxelloises ?

Une position a-t-elle été prise par le gouvernement en faveur ou non d'un tel charroi à Bruxelles ? Dans l'affirmative, quelle est cette position et quelles sont les éventuelles conditions et mesures d'accompagnement prévues ?

Si la Région a déjà été sollicitée, a-t-elle prévu de se concerter avec les zones de police et les communes concernées ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région bruxelloise a bien été sollicitée par les deux autres Régions pour autoriser le passage de ces grands camions, les écocombis, sur le ring de Bruxelles.

À l'heure actuelle, ces véhicules ne sont pas autorisés à circuler en Région de Bruxelles-Capitale, puisque nous appliquons encore la réglementation fédérale sur le transport exceptionnel. Celle-ci pourrait être abrogée par la Région et remplacée par une nouvelle. Personnellement, je ne suis pas très favorable au passage de ces grands véhicules.

Quoi qu'il en soit, avant de soumettre une proposition au gouvernement, plusieurs questions doivent trouver réponse. Le ring est-il adapté aux trains de véhicules plus longs et plus lourds ? Des adaptations doivent-elles être apportées à la subdivision de la voirie, aux entrées et sorties ? Des possibilités d'évitement doivent-elles être prévues ? Un changement modal inverse est-il nécessaire ?

De nombreuses questions subsistent. Il convient également de tenir compte du fait que le ring est soumis à une forte densité du trafic, à de très nombreux mouvements de tissage, accidents et embouteillages.

J'ai demandé à Bruxelles Mobilité d'analyser tous ces éléments. Dans les prochains mois, je présenterai une proposition au gouvernement sur la base des conclusions de Bruxelles Mobilité et des autres Régions. J'ignore encore dans quel sens ira ma proposition, car j'attends de recevoir les

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Het Brussels Gewest heeft van de twee andere gewesten de vraag gekregen ecocombi's op de Brusselse Ring toe te laten.

Volgens de huidige regelgeving inzake uitzonderlijk vervoer is dat in het Brussels Gewest niet toegelaten. Het gewest kan deze regelgeving opheffen en een nieuw voorstel aan de regering overmaken. Daartoe heb ik Brussel Mobiliteit verzocht te analyseren of er infrastructurele aanpassingen nodig zijn en of de Ring, gezien het drukke verkeer, het kluwen van wegen en de talrijke ongevallen en files, voldoende draagkracht heeft voor ecocombi's.

Op basis van de conclusies van Brussel Mobiliteit en de andere gewesten, zal ik in de loop van de komende maanden een voorstel indienen. Zelf ben ik geen voorstander van ecocombi's, maar aangezien de Ring ook op het grondgebied van de twee andere gewesten loopt, moeten we met hun standpunt rekening houden.

différents avis. Comme je l'ai dit, je ne suis pas partisan de ce type de véhicules.

La majeure partie du ring se trouve sur le territoire flamand, une petite portion traverse le territoire wallon et un très court tronçon se situe en Région bruxelloise. Le dossier devra être examiné dans un esprit de loyauté fédérale. Il n'en est pas encore au stade de la décision.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans la mesure où le dossier progresse en Flandre et en Wallonie, notamment avec les projets pilotes, comment nous positionner ? Comment s'assurer qu'il n'y aura pas de passage en force, Bruxelles n'abritant qu'un tout petit maillon du ring ? Des administrations pourraient-elles autoriser le passage par la Région bruxelloise sans notre accord ? Nous devons garantir une réelle communication entre les Régions sur ce dossier.

M. Pascal Smet, ministre.- Elles doivent nous consulter uniquement pour le passage d'Anderlecht.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je parle en effet du passage d'Anderlecht, car c'est la partie qui nous concerne. À partir du moment où les autres Régions laissent circuler les écocombis sur le reste du ring, n'y a-t-il pas un risque que l'on se passe de notre accord pour l'unique passage d'Anderlecht ?

En question complémentaire, avez-vous fixé une date butoir à Bruxelles Mobilité pour rendre son avis sur la possibilité d'adopter une position commune aux trois Régions ?

M. Pascal Smet, ministre.- Si la Flandre et la Wallonie progressent dans ce dossier - elles doivent à présent dépasser les déclarations d'intention -, nous sommes prêts à présenter au gouvernement l'analyse de Bruxelles Mobilité, dans quelques mois ou plus tard. Cela ne dépend pas de nous. Ce dossier n'est pas prioritaire.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous avons bien compris que vous n'êtes pas demandeur dans ce

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Welke garanties hebben we dat het Brussels Gewest inspraak heeft?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De andere gewesten hoeven ons alleen te raadplegen voor het stukje Brusselse Ring in Anderlecht.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Als de andere gewesten de ecocombi's toelaten op de rest van de Ring, zullen ze dan ons akkoord nog vragen voor het stuk in Anderlecht ?

Wanneer mogen we het advies van Brussel Mobiliteit verwachten over een mogelijk gemeenschappelijk standpunt van de drie gewesten?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- We wachten op de volgende stappen van Vlaanderen en Wallonië om de analyse van Brussel Mobiliteit aan de regering voor te leggen. Dat zal ten vroegste binnen enkele maanden zijn.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- U bent geen vragende partij in dit dossier,

dossier. Il faudra néanmoins l'examiner et statuer rapidement sinon les choses risquent de s'emballer.

M. Pascal Smet, ministre.- Quand il arrivera sur la table, j'en discuterai au gouvernement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Étant donné votre position sur le ring, j'imagine que vous excluez la possibilité pour ces camions de rentrer dans les zones industrielles situées dans la deuxième couronne de la capitale ?

M. Pascal Smet, ministre.- Que voulez-vous dire?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La première partie de la question portait sur le ring. La seconde partie concernait la desserte des zones industrielles à Bruxelles qui pourraient recourir à ces écocombis. Cela signifie qu'ils sortiraient de l'autoroute pour entrer dans ces zones. Avez-vous déjà reçu de telles demandes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Pas que je sache.

- *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 évolutions de la billettique des transports publics".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), qui travaille au développement de la billettique impliquant le paiement sans contact, par téléphone ou au moyen d'une carte de banque, a déjà investi plus de 40 millions d'euros dans un projet de paiement sans contact. Ce système est-il développé

maar het is belangrijk snel een standpunt in te nemen.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik zal dit te gepaste tijd met de regering bespreken.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Ik ga ervan uit dat u dan ook geen ecocombi's op de assen naar de industriezones aan de tweede kroon wilt?*

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Dat was het tweede deel van mijn vraag. Hebben de betreffende bedrijven al om toelating voor ecocombi's verzocht?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Voor zover ik weet niet.*

- *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 ontwikkelingen inzake openbaarvervoerbewijzen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *De MIVB werkt aan een contactloos betaalsysteem via de telefoon of met bankkaarten en heeft hier al meer dan 40 miljoen euro geïnvesteerd. Werd dit systeem ontwikkeld in overleg met de andere operatoren in ons land, zoals de NMBS, de Waalse openbaarvervoer-*

en collaboration avec les autres opérateurs actifs sur le territoire, qu'il s'agisse de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) ou des sociétés TEC ou De Lijn ? Plus particulièrement, ce système sera-t-il compatible avec ceux que la société De Lijn est en train de développer, ou chacun va-t-il travailler dans son coin ? Cette dernière option serait problématique.

Par ailleurs, s'agissant des deux seuls titres de transport intégrés actuellement disponibles, l'existence des tickets Jump et de l'abonnement MTB est-elle assurée ?

En effet, si des systèmes non compatibles devaient être mis en service, que se passerait-il pour les usagers qui utilisent plusieurs sociétés de transport dans notre Région ?

Où en est la concertation sur cette thématique et quels sont les obstacles à la gestion de la billettique par une structure publique commune aux différentes sociétés, qui faciliterait non seulement l'intégration tarifaire mais permettrait aussi de réaliser d'importantes économies d'échelle ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB travaille en effet à un projet de paiement par carte bancaire sans contact, le système Europay Mastercard Visa (EMV).

Le nouveau système de billettique devrait intégrer plusieurs opérateurs de transport dans une plate-forme centralisée partagée. Les quatre ministres concernés ont demandé aux quatre opérateurs de transport visés d'organiser un système commun, mais si un accord n'est pas trouvé, ce système sera, dans une première phase, proposé aux seuls utilisateurs du réseau de la STIB.

Le système EMV est basé sur un type de cartes bancaires qui peuvent être utilisées auprès d'un autre opérateur que la STIB disposant de son propre système EMV. Il est toutefois préférable d'utiliser une plate-forme centralisée plutôt que des plates-formes interconnectées. Les pourparlers entre opérateurs sont en cours concernant les tarifications et les modes de paiement intégrés,

maatschappij TEC of De Lijn? Zal dit systeem compatibel zijn met het systeem dat De Lijn aan het ontwikkelen is?

Blijven de Jump-tickets en het Metro-Tram-Bus-abonnement (MTB) ook in het nieuwe systeem bestaan? Wat gebeurt er met reizigers die verschillende vervoermaatschappijen gebruiken in het Brussels Gewest als er een betaalsysteem buiten gebruik wordt gesteld?

Deze operatie zal niet alleen voor uniforme tarieven maar ook voor een belangrijke besparing zorgen. Hoe ver staat het overleg ter zake?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB werkt inderdaad aan een contactloos betaalsysteem, het Europay Mastercard Visa-systeem (EMV).*

De diverse vervoermaatschappijen zullen worden samengebracht op een gemeenschappelijk platform. De vier bevoegde ministers hebben aan de vier maatschappijen gevraagd om zo'n systeem te ontwikkelen, maar als er geen akkoord komt, zal het in een eerste fase alleen aan de gebruikers van de MIVB aangeboden worden.

Het EMV-systeem werkt met bankkaarten die ook gebruikt kunnen worden bij een andere maatschappij dan de MIVB die met een eigen EMV-systeem werkt. Het is echter beter om een gecentraliseerd systeem te gebruiken. Er zijn gesprekken aan de gang over tarieven en geïntegreerde betaalmethodes, maar we willen met twee parallelle systemen blijven werken: het EMV-systeem, met bankkaarten, en Mobib, met

mais il est prévu que deux systèmes fonctionnent parallèlement : l'EMV, basé sur la carte bancaire, et Mobib, basé sur le chargement du titre de transport sur la carte. Il n'y a pas de lien entre les deux. La plate-forme EMV complète la plate-forme Mobib, et il va de soi que les titres de transport intégrés disponibles sur Mobib continueront d'exister.

Plusieurs propositions ont donc été faites lors de nos pourparlers, mais il n'existe pas encore de consensus. Lors de leur dernière réunion, les quatre ministres de la Mobilité ont encore incité les quatre opérateurs concernés à trouver un accord sur la question le plus rapidement possible.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il me revient pourtant que le nouveau système ne permettrait pas la compatibilité, contrairement à la carte Mobib qui intègre des informations lisibles. La STIB travaille toute seule dans son coin, dépensant des dizaines de millions d'euros d'argent public, et la société De Lijn fait pareil. Cela m'abasourdit, même si vous estimez qu'il faut voir venir. Vous dites que les quatre ministres de la Mobilité ont demandé que les systèmes soient intégrés...

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a deux systèmes : soit on travaille avec une banque centralisée, ce qui est le plus facile et le plus rapide, soit on travaille avec une interface de programmation applicative exigeant une interconnexion entre plusieurs systèmes.

Nous privilégions la première possibilité, mais si les autres opérateurs ne veulent pas participer au processus, on ne peut pas les y forcer. Nous ne voulons pas non plus ralentir le processus du côté de Bruxelles, notre ville internationale où la demande de paiement par carte bancaire est forte. La connexion se concrétisera, de préférence en un système centralisé, et, si cela n'est pas possible, via une interface de programmation applicative.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cela signifie donc qu'on laisse la STIB travailler toute seule dans son coin et advienne que pourra ?

oplaadbare kaarten. De twee systemen zijn complementair maar niet onderling gekoppeld.

Er is dus nog geen consensus. Op hun laatste vergadering hebben de vier mobiliteitsministers de vier operatoren nogmaals gevraagd om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Naar verluidt is het nieuwe systeem niet compatibel, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Mobibkaart. De MIVB geeft tientallen miljoenen euro uit aan een eigen systeem, en De Lijn doet net hetzelfde. Dat is absurd en slaat mij met verstomming.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er zijn twee mogelijkheden: of we werken met een gecentraliseerde databank, wat het makkelijkst en het snelst is, of we werken met een interface die verschillende systemen verbindt. Wij verkiezen de eerste oplossing, maar we kunnen de operatoren niet dwingen om daar mee in te stappen. We willen het overlegproces ook niet vertragen, want er is in onze internationale stad veel vraag naar betaalmogelijkheden met bankkaarten.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Betekent dat dat de MIVB gewoon haar eigen systeem mag blijven ontwikkelen? En we zullen later dan wel zien?*

M. Pascal Smet, ministre.- Vous voulez qu'on freine le travail de la STIB ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- À un moment donné, il faut mettre dans la balance l'argent avancé. Des dizaines de millions sont dépensés pour un système qui ne sera peut-être pas compatible avec celui des voisins.

J'entends qu'il y a une forte demande pour payer par carte bancaire, mais on peut aussi acheter des tickets à des automates et payer par carte. Attendre et voir n'est pas une bonne solution.

Vous envisagez de faire cohabiter le système avec Mobib, mais comment cela fonctionnera-t-il ? Y aura-t-il deux boîtiers en parallèle ? Comment les boîtiers Mobib vont-ils pouvoir lire les cartes bancaires ? Je ne pense pas que ce soit possible.

M. Pascal Smet, ministre.- À l'avenir, on paiera avec son téléphone.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme vous parlez de cohabitation, la question est de savoir comment garder des titres communs avec des systèmes intégrés. Payer avec son téléphone ne supprime pas le risque de devoir payer trois tickets différents selon l'opérateur. Or, aujourd'hui, à Bruxelles, en une heure de temps, vous pouvez emprunter des lignes de la STIB, des TEC ou De Lijn et de la SNCB avec un seul ticket.

Sincèrement, je préfère utiliser une vieille carte Mobib, voire un ticket en papier, qui fonctionne pour les trois opérateurs, qu'acheter trois billets sans contact.

Il me semble que nous ne sommes pas sur la bonne voie. Votre réponse n'est pas rassurante. Je ne vois pas comment la poursuite du travail et les dépenses peuvent être justifiées. Pour le prochain contrat de gestion, on pourrait conditionner le financement à une compatibilité des systèmes.

Enfin, vous n'avez pas répondu à ma question sur la création éventuelle d'une structure commune et publique aux trois opérateurs. Cela résoudrait tout.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Wilt u dat we de MIVB afremmen?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Op een bepaald moment moet er toch worden geëvalueerd of de uitgaven wel gerechtvaardigd zijn. Er zijn al tientallen miljoenen gespendeerd aan een systeem dat misschien niet compatibel zal zijn met dat van de buren. En wat dat betalen met bankkaarten betreft: je kunt ook aan een automaat tickets kopen met de bankkaart.*

Hoe zal het nieuwe systeem interageren met Mobib? Zullen er twee automaten naast elkaar staan? Zullen de Mobibautomaten ook bankkaarten kunnen lezen?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *In de toekomst zullen we met onze telefoon betalen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Met de telefoon betalen sluit niet uit dat je drie verschillende tickets moet kopen om je met het openbaar vervoer te verplaatsen. Nu kun je in een uur tijd met één ticket zowel de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS gebruiken.*

Ik gebruik veel liever een oude Mobibkaart of zelfs een papieren ticket, dat bij de drie operatoren geldig is, dan contactloos drie verschillende tickets te moeten kopen.

We zitten niet op het juiste spoor, uw antwoord stelt me niet gerust. In het volgende beheerscontract zou compatibiliteit een voorwaarde kunnen zijn voor financiering.

U heeft niet geantwoord op mijn vraag over de mogelijkheid om een gemeenschappelijk platform te creëren voor de drie operatoren. Dat zou alles oplossen.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la campagne de test gratuit des voitures partagées, et leur rôle à Bruxelles".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Deux articles - très différents - ont justement été publiés sur les voitures partagées le 25 juin.*

Le premier, paru dans Bruzz, évoquait la campagne de test gratuit des différentes plateformes de voitures partagées organisée jusqu'à la fin de l'été par la Région de Bruxelles-Capitale. Le second, dans De Standaard, relatait que Paris avait mis fin au système de voitures électriques partagées Autolib', lancé en primeur en 2011. Les deux raisons principales étant le manque de rentabilité du dispositif et la concurrence qu'il opposait aux transports en commun, alors qu'il était censé remplacer la voiture privée. Ces dernières années, d'autres moyens de transport écologiques sont également apparus, tels les vélos, scooters et trottinettes - électriques ou non - partagés.

Comme Bruxelles, Paris a fait le choix d'une mobilité verte et plus intelligente. Les voitures partagées y ont leur place... mais à certaines conditions. Les plates-formes se multiplient et la question se pose de savoir si les voitures partagées en libre-service, en particulier, ne concurrencent pas les transports en commun.

Pourquoi le système de voitures partagées entre particuliers Drivy n'a-t-il pas été inclus dans la campagne ?

Avez-vous étudié, voire évalué les différents systèmes ? Quand comptez-vous élaborer un plan

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 campagne voor het gratis testen van deelauto's en hun rol in Brussel".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De timing was toeval, maar op 25 juni verschenen er twee heel verschillende, maar toch gerelateerde artikels over autodelen.

Bruzz bracht verslag uit over de autodeelcampagne van het Brussels Gewest, waarbij Brusselaars tot het einde van de zomer de verschillende autodeelplatformen gratis kunnen uittesten. De Standaard schreef dan weer dat Parijs, dat in 2011 nog een absolute trendsetter was met de elektrische deelauto's van Autolib', dat systeem stopzet. De twee belangrijkste redenen daarvoor zijn dat Autolib' niet rendabel was en vooral een concurrent bleek te zijn voor het openbaar vervoer en geen vervanger van de privéauto. Het waren in Parijs vaak mensen zonder auto die Autolib' gebruikten in plaats van het openbaar vervoer, terwijl het net een aanvulling had moeten zijn. Daarnaast kwamen er de laatste jaren ook andere groene transportmiddelen op de markt die met deelauto's concurreerden, zoals al dan niet elektrische deelfietsen, deelscooters en zelfs elektrische deelstaps.

De parallelle met Brussel zijn overduidelijk. Ook Parijs maakt de omslag naar een groenere en slimmere mobiliteit om te zorgen voor een stad op mensenmaat.

Deelauto's lijken een deel van de oplossing, maar niet onvoorwaardelijk. Ook in Brussel verschijnen steeds meer deelauto's, die evenwel met verschillende systemen functioneren. De traditionele Cambio's hebben hun nut volgens mij

qui coordonne l'approche ?

al lang bewezen. Daarnaast zijn er nieuwelingen zoals Ubeeqo, Zen Car, DriveNow, Zipcar en Drivy. Zeker bij de zogenaamde free floating-deelauto's moeten we ons de vraag stellen of ze geen te grote concurrent zijn voor het openbaar vervoer. Het is een open, maar pertinente vraag.

Bij het P2P-autodeelsysteem Drivy huurt een particulier een auto van een andere particuliere eigenaar. Waarom is dat systeem niet opgenomen in de campagne?

Hebt u stappen ondernomen om de verschillende systemen te bestuderen of zelfs te evalueren? U kondigde enkele maanden geleden een studie aan. Is die intussen gebeurd?

We moeten werk maken van een gecoördineerde aanpak om recente fiasco's zoals met de free floating-fietssystemen of Autolib' in Parijs te voorkomen.

Wanneer komt er een voorstel voor een autodeelplan? Wat zijn voor u de belangrijkste doelstellingen in dit plan?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La campagne sur les voitures partagées lancée le 25 juin annonce la Semaine de la mobilité. Elle se concentre en effet sur les opérateurs régionaux agréés et les initiatives commerciales. Durant la Semaine de la mobilité, les plates-formes P2P (entre particuliers) et Drivy s'y ajouteront. Ces systèmes visent le même but, mais fonctionnent différemment. Ils sont détaillés sur le portail de Bruxelles Mobilité.*

Les opérateurs agréés doivent, chaque année, fournir leurs données d'exploitation à parking.brussels et collaborer à une enquête sur l'utilisation. D'après les résultats que nous venons de recevoir, les voitures partagées à emplacement fixe sont réservées en moyenne 630 fois par jour. Tous opérateurs confondus, les véhicules loués sont utilisés en moyenne 30,3% du temps, contre 3% pour ce qui est des voitures possédées par les ménages bruxellois.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De autodeelcampagne die op 25 juni van start ging, is een smaakmaker voor de Week van de Mobiliteit. Die campagne spitst zich inderdaad enkel toe op de erkende gewestelijke operatoren. Tijdens de Week van de Mobiliteit worden echter P2P en Drivy opgenomen in de campagne en zullen ook zij bijzondere aandacht krijgen. De systemen hebben wel hetzelfde doel, maar verschillen in hun uitwerking. Daarom hebben we ze niet gemengd. De eerste campagne gaat over erkende operatoren en commerciële initiatieven, terwijl de andere campagne gaat over autodelen tussen particulieren. U vindt hierover overigens informatie terug op de portaalsite van Brussel Mobiliteit.

De erkende operatoren moeten elk jaar hun exploitatiegegevens aan parking.brussels bezorgen en meewerken aan een gebruikersenquête. Ik geef u enkele resultaten uit het verslag dat we net ontvangen hebben. Het autodelen met vaste standplaats kent 13.688 actieve gebruikers en

Quant aux voitures en libre-service, elles sont utilisées en moyenne 915 fois par jour, soit, proportionnellement à leur nombre et à celui de leurs utilisateurs, 7,2% du temps.

L'échec du système parisien s'explique, selon nous, par son modèle commercial. Paris s'intéresse d'ailleurs au cadre législatif mis en place par Bruxelles.

Nous avons pris durant cette législature diverses initiatives législatives afin de simplifier et d'uniformiser le déploiement du système de voitures partagées dans toute la Région. Mais l'introduction du partage en libre-service et entre particuliers, via Cozycar, par exemple, cadre dans l'ambition de la Région de concilier efficacement et rapidement l'offre et la demande. Une réglementation sur les vélos partagés en libre-service est en cours d'élaboration.

Personne n'est demandeur d'un plan particulier. Dès qu'un problème surgit, nous veillons à y apporter une solution.

Il me semble important de continuer à promouvoir les avantages qu'offrent les voitures partagées auprès des Bruxellois qui parcouruent moins de 10.000km par an. Le but est d'ôter du trafic un maximum de voitures privées et qu'en cas de réel besoin, le véhicule utilisé soit une voiture partagée.

230.000 reserveringen per jaar, ofwel een gemiddelde van 630 reserveringen per dag. Voor alle operatoren geldt dat de voertuigen gemiddeld 30,3% van de tijd in gebruik zijn. Dat betekent dat deelwagens veel meer in gebruik zijn dan de privéwagens van de Brusselse gezinnen, die gemiddeld slechts 3% van de tijd worden gebruikt.

Het autodelen met free floating heeft bijna 12.300 actieve gebruikers. Ze maakten meer dan 334.000 ritten in 2017, met een gemiddelde van 915 per dag. Voor alle operatoren geldt dat de voertuigen gemiddeld 7,2% van de tijd in gebruik zijn.

Het feit dat de systemen in Parijs niet werken, heeft volgens ons veel te maken met het Parijse businessmodel. Parijs kijkt overigens naar Brussel om het wetgevende kader voor autodelen over te nemen.

Zoals u weet, hebben we tijdens deze legislatuur wetgevende initiatieven genomen om de uitrol van het systeem van autodelen in het hele gewest te vereenvoudigen en te uniformeren. Maar ook de invoering van het free floating autodelen en de erkenning van privaat autodelen via Cozycar passen in de gewestelijke visie om vraag en aanbod zo vlot en efficiënt mogelijk op elkaar af te stemmen. We zijn trouwens volop bezig met de uitwerking van een regelgeving voor het free floating fietsdelen. Eigenlijk is er niemand vragende partij om daarvoor een bijzonder plan op te stellen. Wanneer een probleem zich stelt, reageren we onmiddellijk en lossen we het probleem meteen op. Het spreekt voor zich dat het nieuwe mobiliteitsplan in opmaak, Good Move, rekening houdt met nieuwe autodeelsystemen.

Ik denk dat het nu vooral belangrijk is - en daarom hebben we deze campagne gezamenlijk uitgewerkt - dat nog meer Brusselaars de voordelen leren kennen van autodelen voor wie jaarlijks minder dan 10.000 km rijdt. Er zijn nog te veel Brusselaars die dat niet goed beseffen of niet goed weten. Het is de bedoeling om zo veel mogelijk privéwagens uit het verkeer te halen, zodat mensen enkel in een wagen stappen wanneer het echt nodig is, en dat ze dan een deelwagen kiezen. In dat opzicht zullen we de komende maanden en jaren campagne moeten blijven voeren.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).-
Nous sommes d'accord.

Je ne suis pas partisan du libre-service, qui n'a pas fait l'unanimité à Paris non plus. Pour les courtes distances, il ferait concurrence aux transports en commun.

J'espère que Bruxelles Mobilité utilisera les chiffres d'exploitation que vous possédez pour comparer les systèmes classiques et les autres formules, y compris pour les moyennes distances. Cela nous permettra de développer la législation.

- *L'incident est clos.*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- We delen dezelfde bekommernis: we willen minder auto's in het verkeer en meer mensen auto's laten delen.

U kent mijn mening over freefloating, wat ik niet zo'n goed systeem vind. Ook in Parijs werd Autolib' niet unaniem goed onthaald. Voor korte afstanden zou dat systeem immers concurrentie voor het openbaar vervoer betekenen.

Ik hoop dat u de studie over deelauto's toch wilt uitvoeren. U hebt de exploitatiegegevens in uw bezit. Ik hoop dat ze binnen Brussel Mobiliteit goed worden verwerkt, zodat we het verschil tussen het klassieke autodelen en de andere formules kunnen inschatten, ook over middellange afstanden enzovoort. Op basis daarvan kunnen we dan verdere wetgeving overwegen.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "la communication et l'utilisation de simulateurs de trafic lors de chantiers et d'activités".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de communicatie en het gebruik van verkeerssimulatoren bij werven en activiteiten".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.