



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

VERGADERING VAN

MAANDAG 1 OKTOBER 2018

**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 1^{er} OCTOBRE 2018

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren 7

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

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

betreffende "de keuzes van de overheid inzake openbare verlichting".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert, 7

betreffende "de staat van de LED-verlichting op de gewestwegen".

Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe 11

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

betreffende "de communicatie van de MIVB rond de komst van de metro in Schaerbeek".

Interpellatie van mevrouw Céline Delforge 15

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

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

SOMMAIRE

Question orale de M. Arnaud Pinxteren 7

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

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

concernant "les choix des pouvoirs publics en matière d'éclairage public".

Question orale jointe de M. Michaël Vossaert, 7

concernant "l'état de l'éclairage LED sur les voiries régionales".

Question orale de Mme Carla Dejonghe 11

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

concernant "la communication de la STIB relative à l'arrivée du métro à Schaerbeek".

Interpellation de Mme Céline Delforge 15

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

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

<p>betreffende "het voorontwerp Good Move".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren, 15</p> <p>betreffende "het voorontwerp Good Move".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille, 15</p> <p>betreffende "Good Move, het nieuw regionaal mobiliteitsplan".</p> <p>Bespreking – Sprekers: 25</p> <p>De heer Pascal Smet, minister</p> <p>De heer Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter 36</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het jaarverslag van parking.brussels"</p> <p>Bespreking – Sprekers: 38</p> <p>De heer Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>De heer Pascal Smet, minister</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 42</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,</p>	<p>concernant "l'avant-projet de Good Move".</p> <p>Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren, 15</p> <p>concernant "l'avant-projet Good Move".</p> <p>Interpellation jointe de M. Bruno De Lille, 15</p> <p>concernant "Good Move, le nouveau plan régional de mobilité".</p> <p>Discussion – Orateurs : 25</p> <p>M. Pascal Smet, ministre</p> <p>M. Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>Mme Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Interpellation de Mme Cieltje Van Achter 36</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le rapport annuel de parking.brussels".</p> <p>Discussion – Orateurs : 38</p> <p>M. Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>M. Pascal Smet, ministre</p> <p>Question orale de M. Marc Loewenstein 42</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,</p>
---	---

betreffende "het verkeer van de trambussen van "De Lijn" in Brussel".		concernant "la circulation des "trambus" de "De Lijn" à Bruxelles".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven,	43	Question orale jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven,	43
betreffende "de evolutie van de onderhandelingen over de aanleg van tramlijnen van De Lijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "l'évolution des négociations au sujet de la venue de lignes de trams de De Lijn dans la Région de Bruxelles-Capitale".	
Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	49	Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	49
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de geluidshinder van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "les nuisances sonores engendrées par les transports publics en Région de Bruxelles-Capitale".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	54	Question orale de M. Paul Delva	54
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de parkeerapp van start-up Pasha".		concernant "l'application de stationnement de la startup Pasha".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	55	Question orale de Mme Céline Delforge	55
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de nieuwe achterstand van de gewestelijke werkzaamheden".		concernant "les nouveaux retards des chantiers régionaux".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	59	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	59

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

betreffende "de aanslepende verslechterende staat van de Ninoofesesteenweg".

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

concernant "la détérioration persistante de la chaussée de Ninove".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de keuzes van de overheid inzake openbare verlichting".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT,

betreffende "de staat van de LED-verlichting op de gewestwegen".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vragen beantwoorden.

Bij afwezigheid van de heer Michaël Vossaert, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde mondelinge vraag door de heer Marc Loewenstein voorgelezen.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Agoria, de federatie voor de technologische sector, heeft nog maar eens gepleit om over te schakelen op led-verlichting. Niet alleen zouden de Brusselse gemeenten veel geld besparen, maar bovendien zouden zij zo hun CO₂-uitstoot met wel 15.000 ton per jaar kunnen verminderen.

Sibelga heeft slechts 1,7% van de straatverlichting van de Brusselse gemeenten met led-armaturen uitgerust, terwijl dat percentage voor de

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,

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les choix des pouvoirs publics en matière d'éclairage public".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. MICHAËL VOSSAERT,

concernant "l'état de l'éclairage LED sur les voiries régionales".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra aux questions orales.

En l'absence de M. Michaël Vossaert, excusé, sa question orale jointe sera lue par M. Marc Loewenstein.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le 28 août dernier, Agoria publiait un plaidoyer pour davantage développer l'éclairage LED intelligent. L'argument était notamment l'économie envisagée, à savoir 50 millions d'euros pour les communes bruxelloises. Et, je cite, "cela permettrait en outre de réduire les émissions de CO₂ de 15.000 tonnes par an. Tels sont les résultats de calculs effectués par Agoria, la Fédération de l'industrie technologique".

Les dix-neuf communes bruxelloises ont cédé la

verlichting op gewestwegen 15% bedraagt.

In Wallonië en Vlaanderen bedraagt het percentage voor gemeentewegen respectievelijk 2,5% en 5%. In Nederland en Frankrijk wordt zelfs al gewerkt met intelligente verlichtingsystemen, waardoor de lokale overheden een beter zicht hebben op hun verbruik en het onderhoud.

Welke maatregelen zijn er dan op dit vlak al genomen? Hoe worden de voorschriften van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing in de praktijk gebracht?

Artikel 2.4.4 van dit wetboek legt overheidsinstanties die verantwoordelijk zijn voor de straatverlichting een aantal verplichtingen op. Deze instellingen moeten om de 30 maanden een programma voorleggen met voorstellen om energie te besparen, informatie over de evolutie van het verbruik uit de laatste vijf jaar, het investeringsprogramma, keuzes inzake technologie en beheer, energiebronnen en het verwachte verbruik voor de komende vijf jaar.

Kunt u dat programma met ons delen?

propriété de leur éclairage public à Sibelga, qui est donc responsable de 85.000 luminaires au sein de la Région. Seul 1,7% d'entre eux sont équipés de LED, un pourcentage très faible par rapport au niveau régional. Le long des voiries régionales, qui comptent 25.000 points d'éclairage, 15% des armatures sont équipées de LED. Il en résulte une économie d'énergie de 50%.

À titre de comparaison, 2,5% des routes communales wallonnes et 5% des routes communales flamandes sont éclairées par des systèmes LED. Aux Pays-Bas (10%) et en France (7%), la transition a été amorcée il y a longtemps déjà, apprend-on à la lecture de l'article, qui parle de systèmes d'éclairage "connectés". Ceux-ci fourniraient aux pouvoirs locaux des données plus précises en matière de consommation et d'entretien.

Aussi souhaiterais-je savoir, M. le ministre, sachant que j'ai également adressé la question à la ministre de l'Environnement, qui est aussi concernée par cet enjeu, si vous confirmez les chiffres évoqués.

Quelles sont les options et les mesures prises en Région bruxelloise en la matière ?

Enfin, quelle est l'application faite aujourd'hui des mesures prévues dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) ?

En effet, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) prévoit en son article 2.4.4 : "Les pouvoirs publics chargés de missions en matière d'éclairage public sur le territoire de la Région sont tenus d'adresser à l'institut, tous les 30 mois, un programme d'amélioration de la performance énergétique de l'éclairage public reprenant les données suivantes :

- le cadastre énergétique des luminaires gérés par le pouvoir public ou l'organisme ;
- une présentation de l'évolution des consommations au cours des cinq dernières années ;
- le programme d'investissement ;
- une présentation des choix technologiques ;

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord voor de toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Ook wij hebben de informatie van Agoria vernomen via de pers. Met led-technologie zouden de Brusselse gemeenten 5 miljoen euro per jaar kunnen besparen en hun CO2-uitstoot jaarlijks met 15.000 ton kunnen verminderen. Maar de Brusselse gemeenten hinken met slechts 1,7% led-armaturen achterop in vergelijking met de Waalse en Vlaamse gemeenten, die met respectievelijk 2,5% en 5% veel betere cijfers kunnen voorleggen.*

Led-verlichting heeft enorme voordelen op gloeilampen, halogeenlampen en fluorescentielampen. Het is dan ook geen wonder dat deze technologie door haar hogere rendement en langere levensduur steeds meer wordt gebruikt in de openbare ruimte als verlichting, of voor beeldschermen.

Kent u de cijfers die Agoria gepubliceerd heeft? Kunt u zeggen op hoeveel gewestwegen ledlampen gebruikt worden? Gaat Brussel Leefmilieu met Sibelga samenwerken om energie te besparen voor de verlichting van het wegennet? Zullen led-systemen dan de voorkeur krijgen?

- les sources d'approvisionnement ;
- une prévision des consommations pour les cinq années à venir."

Pouvez-vous nous communiquer ces informations, qui auraient dû vous parvenir ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein pour la question orale jointe.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans la presse du 28 août 2018, nous avons appris que la Fédération de l'industrie technologique Agoria aurait calculé que l'équipement de l'éclairage public avec la technologie LED ferait économiser cinq millions d'euros par an aux dix-neuf communes.

Selon Agoria, cette adaptation permettrait aux communes, d'une part, d'économiser au minimum 50 millions d'euros sur dix ans et, d'autre part, de réduire leurs émissions de CO2 de 15.000 tonnes chaque année. Selon l'organisation, alors que 2,5% des routes communales wallonnes et 5% des routes communales flamandes seraient éclairés par des systèmes LED, seul 1,7% des voiries communales bruxelloises serait équipé de ce système.

Les éclairages utilisant la technologie des diodes électroluminescentes se répandent de manière exponentielle dans l'espace public, car ils offrent de sérieux avantages par rapport aux autres technologies d'éclairage : lampe à incandescence, halogène ou non, et lampe fluorescente compacte ou conventionnelle. En effet, ce type d'éclairage offre un rendement énergétique bien supérieur et une durabilité jusqu'à 50 fois plus élevée qu'une lampe à incandescence classique.

Notez que les LED se retrouvent dans l'éclairage public, professionnel ou privé, et dans tous les types d'écrans.

Avez-vous pris connaissance de ces données chiffrées publiées par Agoria ? Pourriez-vous nous indiquer combien de voiries régionales sont équipées de systèmes d'éclairage fonctionnant avec la technologie LED ?

Bruxelles Environnement travaillera-t-elle de

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik kan enkel informatie geven over de gewestwegen omdat de gegevens over de gemeentewegen nog niet allemaal zijn verzameld.*

Op de gewestwegen is 1,5% van alle verlichting vervangen door leds, onder meer in de Industrielaan, de Woluwelaan, de Jetselaan, op het Eeuwfeestplein en het Koningin Astridplein en aan de Ninoofsepoort.

Brussel Mobiliteit vervangt de lampen van oude lantaren- en verlichtingspalen door led-lampen. Gewestwegen zoals de Troonstraat en de Luxemburgstraat of het Luxemburgplein en parken als het Elisabethpark komen het eerst aan de beurt. Het nieuwe gewestelijke lichtplan bepaalt dat voortaan systematisch voor energiezuinige led-installaties wordt gekozen.

Overigens zou Brussel in een Europese context op dit vlak een middenmoter zijn.

De vervanging van klassieke lichtbronnen door leds is een doorlopend programma dat veel tijd vergt. Er moet nog een heleboel werk verzet worden, maar voortaan kiest het Brussels gewest systematisch voor ledlampen.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Het verontrust mij dat het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing al in 2013 werd aangenomen, maar dat er nu nog altijd niets in huis is gekomen van een overzicht*

concert avec Sibelga pour économiser l'énergie dans l'éclairage public des voiries ? Si tel est le cas, la technologie LED est-elle préconisée et destinée à remplacer les systèmes d'éclairage actuels ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne pourrai vous répondre que sur les voiries régionales, la collecte d'informations étant en cours pour les voiries communales. Les données statistiques globalisées ne sont donc pas encore disponibles.

Sur les voiries régionales, 1,5% des appareils sont remplacés par des LED : ring au virage de Forest, boulevard Industriel, boulevard de la Woluwe, avenue de Jette, place du Centenaire, place Reine Astrid, Porte de Ninove et rue Couverte à la gare de Bruxelles-Midi.

Bruxelles Mobilité est en train d'équiper les anciens réverbères urbains et poteaux d'éclairage avec une source LED en remplacement des éclairages existants. Les équipements seront prioritaires sur des voiries régionales comme les rues du Trône et du Luxembourg, la place du Luxembourg, le parc Elisabeth, dans le domaine de la basilique et à ses abords.

En vertu du nouveau Plan lumière régional, les directives pour les nouveaux projets sont d'opter systématiquement pour des installations LED au lieu des anciens systèmes plus énergivores.

On me dit aussi que la moyenne que nous avons aujourd'hui est comparable à la pratique des autres villes européennes. Nous nous situons donc dans la moyenne, selon des informations que je n'ai cependant pas vérifiées.

Il va de soi qu'un programme pluriannuel de remplacement des sources lumineuses classiques par des LED est en cours pour l'éclairage régional. Dans nos projets, le choix des LED est systématisé. Ce remplacement n'est pas encore terminé. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Merci pour ce topo régional. Je suis néanmoins un peu étonné, dans le sens où le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) a été adopté en 2013, si mes souvenirs sont bons. Trente

van het energieverbruik of van een actieplan.

De maatregelen van het Brussels Gewest zijn interessant, maar om echt effect te hebben, moeten ook de 85.000 verlichtingspunten van de gemeenten aangepakt worden. Misschien kunnen de nieuwe gemeentebesturen hier na de verkiezingen op worden aangesproken, want zuiniger met energie omspringen is een kwestie van goed bestuur.

mois après son adoption, les différents pouvoirs publics devaient fournir les chiffres permettant d'établir le cadastre, ainsi qu'un plan d'action. Cinq ans plus tard, nous n'avons toujours rien vu venir.

Ce constat est inquiétant. J'entends ce que fait la Région, et je trouve cette dynamique plutôt intéressante, mais pour que cette dernière ait un impact global, il faut travailler sur les 85.000 luminaires communaux. À l'occasion du renouvellement des conseils communaux et des collèges, il serait intéressant d'accorder à cet élément essentiel sur le plan des économies d'énergie et de la bonne gestion une attention particulière dans le cadre des futures activités des communes, à côté d'autres priorités. Je vous invite donc à prendre contact avec votre collègue et les différents collèges qui sortiront des urnes.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik zal dat zeker doen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Ik geef uw antwoord door aan de heer Michaël Vossaert.

Net zoals de heer Pinxteren vind ik dat Sibelga preciezere gegevens over de gemeenten zou moeten verstrekken. Gemeentemandatarissen die zitting hebben in de raad van bestuur van de netbeheerder, moeten druk uitoefenen.

Hoe denkt u zelf aan deze informatie te komen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Brussel Leefmilieu is de gegevens aan het verzamelen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Wordt dus vervolgd.

- De incidenten zijn gesloten.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le ferai.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je communiquerai la réponse à mon collègue Michaël Vossaert.

Comme M. Pinxteren, je trouve qu'il serait utile d'obtenir de Sibelga des données plus précises pour les communes. Il revient aux mandataires communaux qui siègent dans les instances du gestionnaire du réseau de distribution de l'éclairage public de faire pression en ce sens.

Par ailleurs, dans quelle mesure pouvez-vous vous-même obtenir ces informations ?

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Environnement est en train de les collecter.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous attendrons donc.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE
REGERING,**

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de communicatie van de MIVB rond de komst van de metro in Schaarbeek".

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Al een tijdje probeert de Schaarbeekse actiegroep Mobilité 55 de publieke opinie op te zetten tegen de komst van de metro. Ze doet dat voornamelijk door de mensen te mobiliseren rond het voortbestaan van tram 55.

De actievoerders krijgen de steun van de stadsverenigingen ARAU en Bral. Die laatste verspreidde eerder al een bedenkelijke brochure tegen de komst van de metro. De brochure werd voorgesteld als een wetenschappelijke analyse van de pro's en contra's van de metro, maar was in feite gewoonweg een aanval op de plannen van de regering. Het is duidelijk dat de contrabeweging goed georganiseerd is.

Door in te spelen op de angst van de buurtbewoners en gebruikers van tram 55, wil de actiegroep het hele metroproject op de helling zetten. Iets soortgelijks gebeurde al in Vorst in verband met het metrostation Albert. De veranderingen worden daarbij telkens voorgesteld als een achteruitgang, en niet als de vooruitgang die ze wel degelijk betekenen voor de inwoners van het gewest.

Het zou nuttig zijn dat de communicatiedienst van de MIVB met Beliris zou overleggen om een gepast antwoord te formuleren op de standpunten van Mobilité 55 en proactief zou communiceren over de op stapel staande wijzigingen aan het Brusselse openbaarvervoernet.

In plaats van dit soort desinformatie te laten sluimeren, zou de MIVB nogmaals de nadruk moeten leggen op het feit dat de nieuwe metrolijn de dienstverlening, snelheid en capaciteit op het traject tussen Evere en Schaarbeek enerzijds en het centrum anderzijds aanzienlijk zal verbeteren. Daarbij zou dan meteen moeten vermeld worden dat een aantal nieuwe tram- en buslijnen het aanbod verder zal verbeteren.

Hier is een nuchtere, neutrale en zelfs

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la communication de la STIB relative à l'arrivée du métro à Schaerbeek".

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Le groupe d'action schaerbeekois Mobilité 55 tente depuis un certain temps de dresser l'opinion publique contre l'arrivée du métro, essentiellement à travers une mobilisation en faveur du maintien de la ligne de tram 55.*

Les activistes bénéficient du soutien de l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) et du Bruxellois Raad voor het Leefmilieu (Bral). Ce dernier a diffusé une brochure soi-disant scientifique sur le pour et le contre du métro, qui n'était en fait qu'une attaque en règle contre les plans du gouvernement.

En jouant sur la peur des riverains et des usagers du tram 55, c'est le projet de métro tout entier que le groupe d'action hypothèque. À Forest, le projet de la station de métro Albert s'était heurté au même genre de réaction.

Le service de communication de la STIB devrait, en concertation avec Beliris, formuler une réponse appropriée aux positions de Mobilité 55 et communiquer de manière proactive sur les changements en cours au niveau du réseau bruxellois de transport en commun.

La STIB devrait, une fois de plus, mettre l'accent sur le fait que la nouvelle ligne de métro apportera des améliorations significatives en matière de service, de vitesse et de capacité sur le trajet entre Evere et Schaerbeek d'une part, et le centre d'autre part, et que cette offre sera complétée par de nouvelles lignes de tram et de bus.

Nous devons réagir à ces prises de position qui, dans un réflexe ultraconservateur, tentent de saper des projets indispensables pour une meilleure mobilité, un air plus propre et une économie plus forte.

Le service de communication de la STIB a-t-il été informé de l'opposition de divers groupes d'action contre l'arrivée du métro ? Comment la STIB

pedagogische aanpak nodig. In het verleden zijn er al te veel kleinere en grotere projecten misgelopen door een gebrekige communicatie van de overheid. We moeten een antwoord bieden op dergelijke standpunten, die vanuit een oerconservatieve reflex de broodnodige plannen voor een betere mobiliteit, een schonere lucht en een sterkere economie trachten te fnuiken.

Heeft de communicatiedienst van de MIVB al kennis genomen van de weerstand tegen de komst van de metro bij verschillende actiegroepen? Hoe gaat de MIVB het gesprek met hen aan?

Heeft de MIVB al gepraat met het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) en de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral)? Wat was het resultaat?

Welk communicatieplan heeft de MIVB om dit soort boedschappen te counteren? Is daar een protocol voor? Werkt ze daarvoor samen met Beliris?

De heer Pascal Smet, minister.- Er is eindelijk een akkoord met Beliris en de federale overheid over het metroproject. Dat heeft lang geduurd omdat ik van bij het begin streefde naar een gestroomlijnde communicatie rond metrolijn 3. Helaas heeft de federale overheid veel tijd nodig gehad om dat in te zien. Er waren verschillende onderhandelingsronden nodig en we hebben ook tijd verloren, wat niet onze schuld was.

Intussen werken de MIVB, Brussel Mobiliteit en Beliris samen. Er is een werkgroep van start gegaan, en een gespecialiseerd adviesbureau kreeg de opdracht een communicatieplan stap voor stap uit te rollen tegen eind 2018, met een specifieke communicatie per wijk.

Dat had inderdaad veel eerder moeten gebeuren. Het probleem is echter dat Beliris - en de bevoegde minister, de heer Reynders - voor heel het noordelijke deel verantwoordelijk is. Soms vergeet die instelling voor de nodige communicatie te zorgen. We werden daar al meermaals mee geconfronteerd, ook in andere dossiers, maar we verkiezen constructief overleg boven geruzie.

Het communicatieplan is er uiteindelijk gekomen.

dialogue-t-elle avec ceux-ci ?

S'est-elle déjà entretenue avec l'ARAU et le Bral et, si oui, avec quel résultat ?

Quel est le plan de communication de la STIB pour contrer ce genre de messages ? Existe-t-il un protocole en la matière ? La STIB collabore-t-elle avec Beliris dans ce cadre ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Un accord sur le projet de métro a enfin été conclu avec Beliris et les autorités fédérales. Les autorités fédérales ont eu besoin de beaucoup de temps pour se rallier à ma conviction de la nécessité d'une communication rationnelle autour de la ligne de métro 3.*

La STIB, Bruxelles Mobilité et Beliris collaborent aujourd'hui. Un groupe de travail a été mis sur pied, et un bureau d'études spécialisé a été chargé d'élaborer, étape par étape, un plan de communication pour la fin 2018, qui prévoit une communication spécifique par quartier.

Certes, cela aurait dû se faire beaucoup plus tôt, mais Beliris et le ministre Reynders, qui sont responsables de toute la partie nord, oublient parfois de veiller à cet élément essentiel qu'est la communication.

Un plan de communication a enfin vu le jour, et une discussion a été entamée avec tous les groupes d'action et les détracteurs du projet. Des réunions ont été organisées avec les commerçants, les riverains et les communes.

Er is gepraat met alle actiegroepen en tegenstanders van het project. Er is vergaderd met handelaars, buurtbewoners en gemeenten. Zo was er vorige maand nog een bijzondere vergadering rond het metrostation Riga, waarvoor alle betrokkenen uitgenodigd waren.

De conclusie van al die vergaderingen is dat de tegenstanders niet van mening zullen veranderen. Ze hebben immers een ideologisch standpunt ingenomen tegen de metro. Als je niet openstaat voor argumenten en halsstarrig aan een ideologie blijft vasthouden, wordt het een dovenmansgesprek. De weerstand rond het project-Stalingrad is op gelijkaardige wijze tot stand gekomen. Gelukkig is de impact daar minder groot omdat de meeste mensen wel wijzer zijn. Dan rijst natuurlijk de vraag wat het draagvlak is van sommige groepen, die beweren te spreken namens de bewoners.

De beslissingen rond metrolijn 3 zijn genomen door de vorige regering, bestaande uit Groen, de CD&V, de Open Vld, Ecolo, de PS en het cdH. De huidige regering, die is samengesteld uit de sp.a, de PS, het cdH, de CD&V, de Open Vld en DéFI, heeft die beslissing bevestigd. Ook de MR was voorstander. De mening van PTB*PVDA-GO! is afhankelijk van het publiek tot wie de partij zich richt. Kortom, de meeste politieke partijen waren het dus met het project eens.

Zodra er een beslissing is genomen, is het belangrijk dat die ook wordt uitgevoerd. Ik merk dat veel mensen het belang van deze nieuwe metrolijn inzien. Ik ben geen voorstander van metrolijnen over het hele gewest: dat is onbetaalbaar en bovendien niet wenselijk omdat de bevolkingsdichtheid op sommige plaatsen te laag is. Deze specifieke lijn is echter wel gerechtvaardigd.

Bij de opening van tramlijn 8 hebt u allen gehoord dat de MIVB en de Brusselse regering nog meer plannen hebben om het tramnet verder uit te bouwen. Het ene gaat niet ten koste van het andere.

Er komt een communicatieplan. Dat had er al lang moeten zijn, maar het kostte tijd om de federale overheid te overtuigen van het belang van een gestroomlijnde communicatie. Nu zou ik zeggen: "Vooruit met de geit".

Les opposants au projet n'ont pas dérogé à leur opposition idéologique au projet de métro. La résistance au projet Stalingrad était née de la même manière, mais a heureusement eu moins d'impact parce que nous avions affaire, dans l'ensemble, à des personnes plus sensées.

Les décisions qui concernent la ligne de métro 3 ont été prises par le gouvernement précédent et entérinées par le gouvernement actuel. La plupart des formations politiques soutenaient donc le projet.

Je ne suis pas favorable à l'aménagement de lignes de métro sur l'ensemble du territoire régional : c'est hors de prix et ne se justifie pas lorsque la densité de population est trop faible. Cette ligne spécifique a cependant toute sa raison d'être.

Lors de l'ouverture de la ligne de tram 8, vous avez tous entendu que la STIB et le gouvernement bruxellois souhaitaient poursuivre le développement du réseau de trams. L'un ne va pas sans l'autre.

Le moment est venu de passer à l'action.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- In dit geval is het veeleer "Vooruit met de metro". De Open Vld is altijd voorstander geweest van de metro. U hebt gelijk: het ene hoeft niet ten koste van het andere te gaan. De metro moet de ruggengraat zijn van het openbaarvervoernet, en tram- en buslijnen vormen dan de fijnere vertakkingen.

Deze discussie is inderdaad ideologisch gekleurd. Net daarom is het communicatieplan zo ontzettend belangrijk. Ik ben dan ook blij dat dat het er uiteindelijk gekomen is, met de medewerking van de federale overheid en Beliris.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

EN TOT MEVROUW CÉLINE
FREMAULT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT,
LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "het voorontwerp Good Move".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "het voorontwerp Good Move".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "Good Move, het nieuw regionaal mobiliteitsplan".

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *L'Open Vld a toujours été un partisan du métro, qui doit former l'épine dorsale du réseau de transport en commun, avec des ramifications de lignes de bus et de tram.*

Cette discussion est effectivement de nature idéologique, et c'est précisément pourquoi le plan de communication revêt une importance primordiale.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "l'avant-projet de Good Move".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "l'avant-projet Good Move".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "Good Move, le nouveau plan régional de mobilité".

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- Anderhalve week geleden stelde u het voorontwerp voor van Good Move, dat het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan moet worden.

Volgens de pers verschilt Good Move niet fundamenteel van zijn voorgangers. Er zijn geen baanbrekende nieuwe voorstellen in te vinden, wel oplossingen die al in andere steden worden toegepast en waarmee u Brussel ademruimte wil geven. Daarvoor moeten de huidige en de volgende regering het plan wel uitvoeren, want niet alles wat erin staat, zal in de smaak vallen.

Good Move bevat een reeks richtlijnen die in 2010 al in het Iris 2-plan stonden, of die terug te vinden zijn in de beheersovereenkomst van de MIVB. Daarnaast drukt het soms ook regelrecht in tegen maatregelen uit het in 2017 voorgestelde Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO).

Het verontrust mij dat deze regering in het wilde weg maatregelen neemt en blijkaar geen duidelijke visie op mobiliteit heeft.

Bovendien verbaast het mij dat u weinig vooruitgang boekt, hoewel de doelstellingen al vastliggen. De enige doelstelling die nog met die van vroeger kan worden vergeleken, is een vermindering van het verkeer. Op een bepaald moment was het streefdoel een afname van het wegverkeer met 20%. Nu komt u aanzetten met een reeks nieuwe gegevens over voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en wegverkeer. Zo vergelijkt u appels met peren. Ik kan me moeilijk voorstellen dat dat komt omdat u de basisregels van de statistiek niet zou beheersen.

U weet ons te vertellen welk aandeel van de verplaatsingen te voet of met de fiets gebeuren, maar voor openbaar vervoer en wegverkeer komt u aanzetten met afgelegde kilometers of het aantal reizigers. Daar kunnen we toch niets mee?

U toont gedetailleerde grafieken van de afname van het gebruik van de wagen, waarbij u streeft naar een overstap op andere vervoermiddelen. Dat

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra aux interpellations.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a une semaine et demi, nous avons eu le plaisir de découvrir l'avant-projet du plan Good Move, qui a vocation à devenir le nouveau Plan régional de mobilité (PRM). Je n'en détaillerai pas le contenu ici, la principale question en la matière étant celle de l'adhésion politique qu'il suscite, tant chez vous en tant que ministre, qu'au sein du gouvernement en général.

Néanmoins, je vous rappellerai l'introduction de l'article du journal Le Soir du 6 septembre : "Les grandes lignes de Good Move ne diffèrent pas fondamentalement de ses prédecesseurs", "ni propositions folles, ni renversement de table dans cette approche assez lisse pilotée par l'administration, mais la reprise de recettes déjà mises en œuvre dans des villes performantes. Ces recettes ont pour ambition de donner de l'air à la capitale, si le gouvernement actuel et celui qui le suit les laissent vivre. Car tout ce que l'on trouve dans Good Move ne plaira pas".

C'est effectivement ce qui pourrait nous inquiéter. Ce plan contient une série d'inflexions et de lignes directrices déjà présentes dans le Plan Iris 2 en 2010, ou encore dans le contrat de gestion de la STIB, notamment quant à la performance des lignes de surface, bus et trams confondus - en déclin depuis quelques années, puisque la vitesse commerciale diminue. On y trouve également l'inverse de ce qui était repris dans le Plan régional de développement durable (PRDD) présenté en 2017. Par contre, la dernière mouture avalisée par votre gouvernement en 2018 s'en écarte un peu moins.

Il est donc inquiétant pour nous, depuis les bancs parlementaires, de voir un gouvernement emprunter toutes les directions. Il ne nous donne en effet pas l'impression d'avoir une vision très claire des choses.

D'ailleurs, pour en terminer avec les comparaisons avec les Plans Iris 1 et Iris 2, je suis un peu étonnée de constater que, si les objectifs sont déjà chiffrés - ce qui est très bien -, vous tournez néanmoins autour du pot. En effet, le seul objectif qui puisse

is goed, maar ondertussen zegt u niets over wat het Brussels Gewest al heeft bereikt met betrekking tot een vermindering van het autoverkeer met 20%. U zegt niet dat u minder auto's wilt, wel dat u naar meer ruimte voor de Brusselaars streeft en dat u de MIVB zult vragen om meer passagiers te vervoeren. In feite betekent dat niet dat er minder autoverkeer is en kunnen we daar evenmin iets uit afleiden over de zogenaamde 'modal shift'.

Zonder vergelijkbare cijfers is evalueren moeilijk.

Ten slotte verklaart het nieuwe Good Move gedeeltelijk de achterstand die het gewest de voorbije jaren opliep. Tegen 2016 hadden we al over een nieuw gewestelijk mobiliteitsplan moeten beschikken, maar we moeten het nog steeds met een voorontwerp doen.

Over het participatieproces dat uw diensten op het getouw zetten, bent u blijkbaar niet erg enthousiast. In de presentaties wordt gewezen op het burgerpanel dat op initiatief van het Brussels parlement werd ingevoerd. Had het Bureau daar niet toe beslist, dan zou er van participatie geen sprake meer zijn.

Zal die burgerinspraak zwaar genoeg kunnen wegen op uw plan, of bent u van plan om zich niets van die conclusies aan te trekken?

Staat u achter Good Move?

(Opmerkingen van de heer Smet)

In een parlementaire commissie heb ik het recht om u te interpelleren zonder dat u met kwetsende opmerkingen reageert!

être comparé avec les précédents est celui de la diminution du trafic. À une époque, nous visions une baisse de 20%. Aujourd'hui, une série d'évolutions nous sont données pour la marche, le vélo, les transports en commun et la voiture. Vous comparez des pommes et des poires, et j'ai du mal à croire qu'il s'agit d'une méconnaissance des règles de base des présentations de statistiques.

On va nous donner l'évolution des parts modales de la marche et du vélo, mais par contre, on parle en chiffres absous, en kilomètres parcourus ou en millions de voyages dès que sont évoqués les transports en commun ou la voiture. Allez donc en tirer quelque chose !

De la même façon, des graphiques détaillés nous sont présentés sur la réduction de l'utilisation de la voiture, avec des ambitions de report modal selon les différentes distances, etc. C'est très bien, mais en attendant, vous ne nous dites pas où nous en sommes par rapport à cet objectif de réduction de 20% du trafic automobile - je veux dire dans l'absolu, car les politiques visant à réduire la place de la voiture ou à donner la priorité aux transports en commun ne sont guère volontaristes. En effet, vous ne nous dites pas que vous voulez moins de voitures, mais plus d'espace pour les gens. Puisque les gens se déplacent de plus en plus, on va renforcer la part modale, on va demander à la STIB d'augmenter son nombre de voyageurs... Cela ne nous dit pas qu'il y a moins de voitures, cela ne dit rien du report modal, juste que les utilisateurs des transports en commun sont plus nombreux.

Sur ce point, je trouve que nous sommes très mal partis pour évaluer, et évoluer, sur des bases comparables. Dans le cas présent, changer le thermomètre empêche de voir si nos objectifs sont devenus plus ou moins ambitieux.

Enfin, la nouveauté de la démarche Good Move explique partiellement le retard accumulé ces dernières années. En 2013, l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité prévoyait un nouveau plan régional de mobilité pour 2016, mais nous n'en sommes qu'à l'avant-projet.

Votre administration a lancé une démarche de participation et de coconstruction, mais vous n'avez pas l'air de porter ce processus de façon très

volontariste. Dans les présentations, le panel citoyen organisé au sein du parlement est mis en avant. Il s'agit d'ailleurs d'une véritable initiative de cette institution. Si le Bureau et le Bureau élargi du parlement n'en avaient pas décidé ainsi et n'avaient pas opté pour la mobilité, mais pour un autre domaine, le dispositif aurait disparu.

Cette assise citoyenne donnera-t-elle le poids nécessaire au plan pour que votre gouvernement et vous-même le portiez réellement, ou laissera-t-on chacun jouer dans son coin sans tenir compte des conclusions finales ? L'exemple du panel laisse place au doute. Sans savoir ce qu'il restera du plan in fine, je ne détaillerai pas ici chaque point et chaque mesure.

Soutenez-vous ce plan Good Move ? J'aimerais le savoir.

(*Remarques de M. Smet*)

Nous sommes dans le cadre d'une commission parlementaire. J'ai le droit d'interpeller le ministre sans qu'il ne me fasse des remarques désobligeantes et dépourvues du moindre argument !

M. Pascal Smet, ministre.- Je pensais que vous évoquiez le Plan Iris 2, adopté à mon initiative. Vous vous êtes contentés de l'approuver à l'époque, lorsque vous siégiez au gouvernement. Vous n'avez rien fait depuis lors.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous prie d'avoir un minimum de tenue. Ne commencez pas à accuser les parlementaires qui vous ennient parce qu'ils mettent le doigt où ça fait mal.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ainsi !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous prie de ne pas m'interrompre !

M. Pascal Smet, ministre.- Qu'avez-vous fait pendant les douze années où vous étiez au gouvernement ? Posez-vous la question avant de faire la morale !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une chose est

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik dacht dat u het over het Iris 2-plan had, dat u destijds gewoon goedkeurde, terwijl u in de regering zat. Sindsdien deed u niets meer.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U moet geen parlementsleden beschuldigen omdat u het vervelend vindt dat ze de vinger op de wonde leggen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Toch heb ik gelijk!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U moet mij niet onderbreken!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U zou zich beter afvragen wat u gedurende die twaalf jaar in de regering hebt gedaan, in plaats van mij de les te spellen!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het

Frans).- Het staat alleszins vast dat u twee keer bevoegd was voor infrastructuur en openbaar vervoer!

U hebt het recht niet om laatdunkend te doen tegen parlementsleden. Ik beledig u niet, ik praat over het onderwerp van de interpellatie.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *U hebt mij ook bespot, u bent begonnen!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik stel vast dat de plannen die u ons voorstelt, heel wat vertraging hebben opgelopen. In het plan voor de inrichting van de wegen zijn een aantal projecten opgenomen waaryan de uitvoering ondertussen al juridisch bindend is.*

U kunt op zijn minst doen alsof u luistert!

(Opmerkingen van de heer Smet)

Mevrouw de voorzitter.- Laat mevrouw Delforge uitspreken en bejegen haar met respect.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Doe op zijn minst alsof u respect hebt voor het parlement!*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Die projecten zijn juridisch bindend geworden door de ordonnantie betreffende de mobiliteit. Er wordt een programma van de projecten over tien jaar opgesteld, op basis van de strategische gegevens die uit de acties naar voren komen en van de kansen en verplichtingen op korte termijn. Dat is een van de centrale uitgangspunten van de ordonnantie van 2009, waar de voorbije vijf jaar

certaine, c'est que vous avez géré les infrastructures et les transports publics à deux reprises !

Vous n'avez pas à être incorrect et désobligeant à l'égard des parlementaires ! Il y a un minimum de correction à avoir dans un débat parlementaire. Je sais que vous êtes désinhibé, mais tout de même !

Pour ma part, je ne vous insulte pas ! Je parle du sujet.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous devez, vous aussi, respecter le ministre. Vous vous êtes moquée de moi ! C'est vous qui avez commencé !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous ne faites pas de distinction entre le sujet et l'argumentation !

Je tiens néanmoins à revenir sur le retard occasionné. Je constate en effet beaucoup de retard dans les plans qui nous sont présentés ici. On y lit : "Renforcer le rôle de la Région comme autorité organisatrice de la mobilité dans les actions à mener". Le point concernant le plan d'aménagement des voiries est pour le moins intéressant. Il définit une liste de projets d'aménagement et d'infrastructure dont la réalisation est rendue juridiquement contraignante.

Faites au moins semblant d'écouter !

(Remarques de M. Smet)

Mme la présidente.- Veuillez laisser Mme Delforge terminer et l'écouter avec respect.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Faites au moins semblant d'avoir du respect pour le parlement !

(Remarques de M. Smet)

Le plan d'aménagement des voiries définit une liste de projets d'aménagement et d'infrastructure dont la réalisation est rendue juridiquement contraignante par l'ordonnance relative à la mobilité. Une programmation de projets sur une période de dix ans est en cours d'élaboration sur la base des éléments stratégiques mis en évidence dans les actions, et des opportunités et contraintes à court terme. C'est un des éléments centraux de

nauwelijks iets van werd uitgevoerd, terwijl wij op het gewestelijk mobiliteitsplan zaten te wachten.

Heel wat projecten werden tijdens deze regeerperiode afgeblazen of uitgesteld. Er ging veel tijd en geld verloren, soms aan slechte projecten.

Ook de algemene invoering van de zone 30 roept vragen op.

De meerderheid keurde die maatregel enkele weken geleden nog af. Welk standpunt neemt de regering daarover in? Hoe verklaart u die schizofrene houding?

Hoe ziet de planning voor dit voorontwerp van plan eruit? Hoe wordt het in een plan omgezet? Keurde de regering of uzelf het goed? Indien niet, wanneer wordt het dan goedgekeurd? Wilt u dat dat nog voor het einde van de regeerperiode gebeurt?

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- We keken vol ongeduld naar dit voorontwerp uit. Sinds 2013 heeft het gewest met het Gewestelijk Mobiliteitsplan een belangrijk regelgevend instrument om de gewestelijke mobiliteitsvisie uit te voeren en de gemeenten daarbij te betrekken.

Die visie is gebaseerd op een vermindering van het autoverkeer en de ontwikkeling van alternatieven voor het individuele autogebruik, onder meer om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dat ontwerp ligt

l'ordonnance de 2009, très peu ou pas du tout appliquée ces cinq dernières années, durant lesquelles nous avons attendu le Plan régional de mobilité.

Sous cette législature, les abandons ou régressions de projets sont légion : la chaussée d'Ixelles, où un tram était prévu, l'avenue Buyl, qui s'est fortement dégradée pour les usagers des transports en commun, ne fût-ce que pour changer de tram, ou encore le centre-ville, notamment avec la suppression de bandes bus. On a donc perdu de précieuses années et de l'argent public, parfois gaspillé dans de mauvais projets.

La généralisation de la zone 30 est aussi interpellante. La première fiche-action du chapitre "Good Neighbourhood" se trouve page 91.

Cette mesure a pourtant été refusée, il y a quelques semaines à peine, par la majorité en place au parlement bruxellois. La main gauche et la main droite ne se sont manifestement pas concertées ! Quelle est la position du gouvernement sur ce point ? Comment expliquez-vous cette attitude schizophrénique ?

Les échéances approchant, quel est le calendrier prévu pour cet avant-projet de plan ? Comment celui-ci se transformera-t-il en plan ? A-t-il été approuvé par le gouvernement ou par vous-même ? Sinon, quand cette indispensable approbation est-elle prévue ? Votre objectif est-il d'y parvenir avant la fin de la législature, afin d'éviter de perdre cinq précieuses années ?

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'ai moi aussi déposé une interpellation sur le sujet, car nous étions assez impatients de découvrir cet avant-projet. Depuis 2013, la Région dispose, avec le Plan régional de Mobilité, d'un outil réglementaire important susceptible de s'imposer aux communes, mais aussi précieux pour faire progresser notre vision de la mobilité dans la Région.

Cette vision passe par une diminution de la pression automobile et le développement d'alternatives indispensables, notamment pour

ons na aan het hart, maar de acties kunnen ons niet altijd overtuigen.

Dankzij de groenen werd de uitstoot van broeikasgassen met 25% verminderd in het Brussels Gewest, wat een directe invloed heeft op de luchtkwaliteit. We hadden beloofd om bepaalde maatregelen te nemen en we zijn die belofte nagekomen. Binnen enkele maanden zullen we de balans van uw beleid opmaken.

In het voorontwerp komt de luchtkwaliteit ter sprake. Zo omvat het hoofdstuk Good Choice een aantal maatregelen om autobezit te ontmoedigen en het wagenpark te vergroenen. Er zou ook iets aan de bedrijfswagens worden gedaan. In tegenstelling tot andere hoofdstukken is de tekst over Good Choice echter totaal niet concreet.

Dit probleem valt ook onder de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu, die de luchtkwaliteit tot een prioriteit heeft uitgeroepen, althans in haar communicatie. We zien echter niet veel nieuwe of aanvullende maatregelen in het Good Move-plan.

Een van de voorstellen is om verplaatsingen te beladen op basis van het gebruik. Dat is geen nieuwe maatregel. Er is ook sprake van een aanpassing van de studie van Stratec over de kilometerheffing. Die studie is gebaseerd op een zonale tarivering. Hoewel dat niet de optie is waarvoor in het regeerakkoord werd gekozen, lijkt het ons nuttig om ze verder te onderzoeken, want een zonale tarivering is bijzonder efficiënt om het autoverkeer terug te dringen.

Inzake ruimtelijke ordening zullen de geplande werken de nodige tijd vragen, ook al omdat ze niet allemaal tegelijk kunnen worden uitgevoerd. Er zijn maatregelen nodig die sneller kunnen worden uitgevoerd, zoals de zonale tarivering.

Een laatste punt is de lage-emissiezone (LEZ). In de tekst is er sprake van een verbod op diesel- en verbrandingsmotoren. Ook hier zien we een gebrek aan ambitie. Het plan omvat uitsluitend oude maatregelen:

- *het kader van de LEZ aanscherpen: dat is al gepland, zoals de minister van Leefmilieu vorige week bevestigd heeft;*

remplacer la voiture individuelle afin d'améliorer la qualité de l'air. Ce sujet tient à cœur à beaucoup d'entre nous et suscite de nombreux commentaires. En revanche, les actions entreprises font moins l'unanimité.

L'action des écologistes a permis de diminuer de 25% les émissions de gaz à effet de serre en Région bruxelloise, ce qui a un impact direct sur la qualité de l'air, vous ne pouvez le nier. Nous nous étions engagés à accomplir certaines actions et nous les avons réalisées de manière assez significative. Nous dresserons votre bilan dans quelques mois.

Vous parlez effectivement de la question de la pollution et de la qualité de l'air, mais nous aimerais obtenir des précisions quant à la portée de cette partie du texte. De qui émane-t-elle, d'ailleurs ?

Au chapitre "Good Choice" - car il est un fait que la mobilité est une question de choix, je suis entièrement d'accord avec l'organisation de la table des matières sur ce point -, le texte comprend un volet consacré à la qualité de l'air, avec la mise en place d'outils visant à dissuader la possession d'une voiture. Il y est donc question d'actions telles que l'octroi de primes ou la verdurisation du parc automobile. On s'attaquerait aussi aux voitures de société.

En revanche, il est interpellant de constater que le texte ne reprend aucune donnée concrète, alors que d'autres chapitres font état d'éléments beaucoup plus détaillés. D'une façon générale, si l'on examine ce plan régional et les priorités quant à leur niveau de détail, on pourrait se retrouver dans le flou pour ce qui concerne la pollution de l'air.

Cette question s'adressait donc également à la ministre de l'Environnement, qui en fait un combat, du moins sur le plan de la communication. Ici, on se rend compte, en creusant un peu, que les mesures concrètes supplémentaires qui seraient prises ne sautent pas aux yeux.

Une action vise notamment à moduler la tarification des déplacements en fonction de l'usage. Ce n'est rien de neuf : dans la tarification kilométrique, on parle d'actualiser l'étude Stratec, mais ces études et les réflexions ont toujours

- de voorbeeldfunctie van de overheid versterken: de huidige regels moeten worden toegepast, opdat we eindelijk iets zien veranderen in de gemeenten;

- de kilometerheffing voor vrachtwagens verhogen voor de meest vervuilende voertuigen: dat is een uitstekend idee, maar de echte uitdaging bestaat erin om de kilometerheffing uit te breiden tot de personenwagens en om een zonale tarifering in te voeren.

We staan achter investeringen in wetenschappelijk onderzoek en achter de promotie van alternatieve technologieën zoals compressed natural gas (CNG) en waterstof, maar CNG alleen zal niet volstaan om een einde te maken aan onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Globaal gezien zijn we dus ontgoocheld over de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en over de planning.

Is het plan tot stand gekomen in overleg met Leefmilieu Brussel? Wat is de link met het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan? Wat was uw persoonlijke input in de tekst? In welke mate staat u erachter?

Zult u ook namens de minister van Leefmilieu antwoorden?

reposé sur le scénario d'une tarification zonale. C'est une question de cohérence et de complétude. Or, cette option n'a pas été retenue dans l'accord de majorité. Une démarche scientifique et objective devrait au moins remettre sur le métier cette réflexion d'une tarification zonale, puisque nous savons qu'il est urgent d'agir sur le trafic automobile et, surtout, nous connaissons l'efficacité de ce type de dispositif.

Les inflexions données en matière d'aménagement du territoire, si ce plan devait être approuvé, prendront le temps des chantiers, c'est-à-dire relativement longtemps. Ces chantiers ne pourront pas non plus être tous menés simultanément. Nous sommes donc inquiets parce que l'urgence justifie des pistes moins lourdes en termes opérationnels, telles que la tarification zonale. Sur ce point-là, il me semblait utile d'obtenir des précisions.

Dernier élément : la zone de basse émission (LEZ). Le texte exprime la volonté de mettre fin au diesel et aux moteurs thermiques. En cela, il y a une parfaite cohérence entre ce que l'on lit dans la presse et ce qui est écrit ici. Mais à côté de la cohérence, on cherche encore un peu l'ambition, puisque tout ce qui est mentionné ici est déjà grossièrement décidé :

- renforcer les conditions de la LEZ : c'est prévu, comme l'a encore rappelé la ministre de l'Environnement la semaine dernière ;

- renforcer les mesures en matière d'exemplarité des pouvoirs publics : il serait déjà bien d'appliquer le cadre légal existant, car pour l'heure, nous n'avons aucune vue sur ce qui se fait dans les communes ;

- réévaluer les tarifs de la taxe kilométrique applicables aux poids lourds afin de décourager l'usage des véhicules les plus polluants : l'idée est excellente, mais nous savons que l'enjeu est de mettre en place une tarification à l'usage pour les véhicules particuliers et, comme je le disais, d'analyser la tarification zonale.

Dans le texte, nous soutenons également la promotion du développement à court et à moyen terme des technologies alternatives du type gaz naturel comprimé (CNG) et hydrogène, ainsi que leur infrastructure de recherche. À mon avis, cela

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- We wachten er al een tijdje op, maar eindelijk is er dus een eerste versie van het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan, Good Move.

Na een eerste lezing lijkt het plan vooral een voortzetting van het mobiliteitsdiscours dat we de laatste jaren horen. Er worden enkele technologische innovaties vermeld, zoals 'Mobility as a Service', maar het nieuwe plan herneemt vooral een aantal opties die reeds in uitvoering zijn.

Dat hoeft op zich niet verkeerd te zijn, maar het wordt daardoor wel duidelijk dat deze regering op een aantal vlakken onnodig veel tijd verloren heeft. Zo is het heel frappant dat de eerste technische fiche de intentie betreft om alle lokale wegen, op enkele uitzonderingen na, zone 30 te maken. U gebruikt er zelfs dezelfde techniek voor die wij hadden gesuggereerd. Ons voorstel werd helaas enkele maanden geleden weggestemd door de meerderheid, maar nu wordt het dus letterlijk overgenomen.

traduit un problème de compréhension puisque la dépendance à l'énergie fossile ne va pas être résolue en développant le CNG, même s'il a une série de vertus. Il faudra également y réfléchir.

À propos de la pollution de l'air, je pense que la question du soutien politique à cet avant-projet se pose, tout comme celle du planning.

Quant à la qualité de l'air, j'aurais voulu savoir si le travail qui nous est présenté est le fruit d'une collaboration avec Bruxelles Environnement. Si oui, comment cette administration a-t-elle été associée ?

Quel lien a-t-il été établi avec le Plan air-climat-énergie (PACE) ? Quelle est votre implication dans ce texte ? Dans quelle mesure le soutenez-vous ?

Cette question s'adressait également à la ministre de l'Environnement. Peut-être pourriez-vous parler en son nom ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Malgré ses quelques innovations technologiques mentionnées ça et là, la première version tant attendue du nouveau plan régional de mobilité Good Move ne semble que prolonger les options adoptées depuis quelques années.*

Votre gouvernement a perdu du temps en diverses matières, comme la transformation de presque toutes les voiries locales en zones 30, selon une technique que mon parti avait suggérée, et qui fut rejetée par la majorité il y a quelques mois.

Mais Good Move diffère bien des plans Iris 1 et 2 par sa nature réglementaire. La sixième réforme de l'État exige en effet que les plans communaux de mobilité s'ajustent à la stratégie Good Move. C'est une bonne chose, mais il faudra que le gouvernement agisse de concert.

Que pense le gouvernement de ce texte ? Les autres ministres en ont-ils pris connaissance et y a-t-il eu une première lecture ? Quel est le calendrier des étapes suivantes ?

Dit Gewestelijke Mobiliteitsplan verschilt wel van de Iris 1- en Iris 2-plannen omdat het voor het eerst ook echt regelgevend wordt. Sinds de zesde staatshervorming zullen de gemeenten hun mobiliteitsplannen allemaal moeten inpassen in de Good Move-strategie. Dat is een goede zaak, maar het zal niet vanzelf gaan. Het is dus nodig dat de regering in deze aan een zeel trekt.

Wat is het standpunt van de regering over deze tekst? Hebt u de tekst al doorgenomen met uw collega-ministers of kwam hij voor hen als een verrassing? Is er al een eerste lezing geweest of nog niet? Wat is het tijdschema voor de volgende stappen?

Op welke manier zult u de gemeenten aanmoedigen om zo snel mogelijk aangepaste mobiliteitsplannen op te stellen? In feite zouden ze daarmee nu al bezig moeten zijn in het kader van het Iris 2-plan. Ze kunnen hun initiatieven gewoon voortzetten aangezien er geen fundamentele verschillen zijn tussen Good Move en het Iris 2-plan. Ze zouden dus op z'n minst al met het voorbereidende werk kunnen beginnen.

We blijven het een goede zaak vinden dat de zone 30 ingevoerd wordt voor alle lokale wegen. Ik vroeg me wel af wat de regering ertoe heeft aangezet om haar standpunt op dat vlak te herzien.

Voorts stelt het plan dat er 25.000 autodelers zouden moeten zijn tegen 2020. Uit de overzichtstabel in het plan blijkt echter dat dit aantal in Brussel reeds werd bereikt. Of gaat het om een materiële fout? Hoeveel autodelers zijn er precies op dit moment in Brussel? Vindt u 25.000 een ambitieus doel? Een veel kleinere stad als Gent mikt bijvoorbeeld op 20.000 autodelers tegen 2020.

In het plan wordt er ook gesproken van het vergemakkelijken van de toegang van zwaar verkeer op de noord-zuidas door middel van een aparte rijstrook. Riskeren we zo niet dat er net meer vrachtvervoer op de baan komt? Hoe is dat punt in het plan gesloten?

Daarnaast rekent het plan vooral op de fiets om de gewenste modal shift te verwesenlijken. Zo staat er dat het aantal fietsers zou moeten stijgen van 3 tot 11% tegen 2030. Dat klinkt ambitieus, maar de administratie gaf eerder aan dat het aantal fietsers

Comment allez-vous encourager les communes à rapidement adapter leurs plans de mobilité ? Vu que Good Move prolonge le Plan Iris 2, elles devraient être en mesure d'entamer au moins les travaux préparatoires.

Qu'est-ce qui a poussé le gouvernement à se rendre à l'évidence que la généralisation des zones 30 en voirie locale était une bonne chose ?

Le nouveau plan avance aussi le nombre de 25.000 adeptes de l'autopartage d'ici 2020. Mais l'aperçu fourni avec le plan montre, erronément ou non, que ce nombre est déjà atteint. Combien de personnes partageant des voitures Bruxelles actuellement à Bruxelles ?

Autre idée proposée : la fluidification du trafic sur l'axe nord-sud en créant une bande de circulation à part. Ne risquons-nous pas, ce faisant, de créer un appel d'air pour le trafic des camions ? Comment ce point s'est-il glissé dans le plan ?

Quant aux cyclistes qui sont, selon le plan les principaux architectes du report modal, leur nombre devrait passer de 3 à 11% en 2030. Mais l'administration a communiqué qu'ils représentaient déjà 7% des usagers de la route. Qu'en est-il ? Depuis quinze ou dix-huit ans, le nombre de cyclistes augmente annuellement de 10%. Au regard de cette croissance constante, les chiffres arborés par le plan représentent plutôt un affaiblissement de la tendance.

Au vu de l'impact du flux journalier de navetteurs sur Bruxelles, avez-vous discuté du plan avec la Région flamande ? Quels furent son point de vue et son apport ?

nu al 7% bedraagt. Wat is op dit moment het aandeel fietsers in de modal split? Hoe zit het nu echt met de stijging van het aantal fietsers? De laatste vijftien à achttien jaar stijgt dat aantal immers jaarlijks met 10%. Als dat zo doorgaat, dan zullen we sowieso flink boven de beoogde 11% uitkomen, aangezien hun aandeel nu al 7% bedraagt. Zo bezien zou 11% betekenen dat we in feite op de rem gaan staan en de huidige tendens afzwakt. Daar is volgens mij geen enkele reden toe.

Gezien de impact van het dagelijkse pendelverkeer naar Brussel, lijkt het me logisch dat u het plan ook bespreekt met het Vlaams Gewest. Is dat al gebeurd en hebt u de Vlaamse administratie betrokken bij de opmaak van het plan? Wat was de inbreng en het standpunt van het Vlaams Gewest?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- Begin september maakte Brussel Mobiliteit het voorontwerp bekend van Good Move. Sindsdien heeft het plan al heel wat reacties uitgelokt.

Brussel Mobiliteit heeft er hard aan gewerkt en ik hoop dat er in het definitieve plan rekening zal worden houden met de opmerkingen die ik nu zal formuleren.

Het onderdeel City vision lijkt me over het algemeen interessant, temeer daar het mobiliteitsdebat er wordt gekoppeld aan maatschappelijke en gezondheidsaspecten.

Het onderdeel Mobility vision daarentegen kan me minder bekoren. Er staat immers niets in over de invloed die het Brussels Gewest kan uitoefenen op het pendelverkeer, terwijl dat veel meer weegt op de Brusselse mobiliteit dan de verkeersstromen binnen het gewest.

Voorts is er sprake van een evaluatie van het Iris 2-plan. Kunt u ons meer zeggen over de stand van zaken en de conclusies?

Ik betreur dat u evenveel waarde lijkt te hechten aan een eerder beperkte online enquête als aan het werk van een burgerpanel van veertig personen die drie weekenden lang zijn samengekomen. Van de geraadpleegde personen zijn er trouwens erg veel afkomstig van een administratie of op de een of

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'avant-projet du plan Good Move fait l'objet de nombreux commentaires depuis que son contenu a été dévoilé par Bruxelles Mobilité au début du mois de septembre. Toujours au stade du simple document de travail, celui-ci nous donne néanmoins un aperçu déjà très large de ce à quoi devrait ressembler le futur plan régional de mobilité.

Même si la suite de mon propos visera à mettre en avant certaines interrogations et critiques constructives, je tiens d'ores et déjà à saluer le travail et l'investissement de l'administration de Bruxelles Mobilité, souvent décriée dans d'autres circonstances. Après ce travail de longue haleine, j'espère qu'elle saura tenir compte des différentes remarques et critiques que j'ai à formuler ici et dans le cadre du suivi du travail de consultation qui se poursuit parallèlement au travail parlementaire.

Globalement, la partie "City Vision" me semble intéressante et présente l'avantage d'élargir le débat sur la mobilité à des aspects sociétaux et de santé.

Cependant, la partie "Mobility Vision" pêche par son aspect régional. En effet, quel impact la Région peut-elle avoir sur les navetteurs ? Cette question fondamentale n'est nullement soulevée à la lecture du plan. Or, celui-ci indique que 64% des déplacements entrants se font en voiture et que 32% des déplacements s'opèrent en flux interne. Vouloir régler le "problème" de ces 32% n'a donc aucun sens tant que nous ne réglons pas aussi le

andere manier betrokken bij de politiek. Daar zal rekening mee gehouden moeten worden bij het opstellen van de resultaten.

Ik vind ook dat de Engelstalige titels de inhoud niet duidelijk weerspiegelen.

Het plan is bijzonder ambitieus. Om alle maatregelen daadwerkelijk uit te voeren en de infrastructuur daarna te onderhouden, zijn er heel wat middelen en mensen nodig, evenals een goede planning en coördinatie. De DéFI-fractie vreest echter dat het gezien de onderlinge betrekkingen van de administratieve diensten niet mogelijk is om de doelen van het plan te verwezenlijken.

Het voornaamste gebrek van Good Move is echter dat er geen rekening gehouden wordt met de 400.000 pendelaars die elke weekdag het gewest binnenstromen. Alleen van de Brusselaars worden bijkomende inspanningen gevraagd.

Voorts zijn sommige maatregelen maar halve maatregelen. Als we bijvoorbeeld het fietsverkeer echt willen bevorderen, is er meer nodig dan de aanleg van fietspaden. Op dit moment zijn er gewoonweg te weinig plekken waar fietsers hun fiets kunnen parkeren. Het is dan ook geldverspilling om enkel fietspaden aan te leggen zonder een globaal plan uit te werken.

Dan is er nog de integratie van de tarieven. Het is zeker een goede zaak dat stations omgevormd worden tot multimodale hubs, maar multimodaal vervoer heeft niet veel zin zonder tariefintegratie en mag zich niet alleen tot woon-werkverkeer beperken.

Het gewestelijk expresnet (GEN) is nog altijd onbestaande, het S-treinaanbod is eerder een marketingoperatie en de geografische geldigheid van de Jump- en MTB-tickets is te beperkt.

(De heer Pierre Kompany, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Het plan bevat ook te weinig maatregelen om de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel concreet in te voeren. Zo hebben park-and-rides (P+R) alleen maar zin als ze zich buiten het grondgebied van het Brussels Gewest bevinden, terwijl uit Good Move blijkt dat er in Brussel dergelijke parkings

problème des 64% de voitures qui entrent à Bruxelles !

À la lecture des documents communiqués, plusieurs questions s'imposent.

Concernant la méthodologie, il est question d'une évaluation et d'un état des lieux du Plan Iris 2 de déplacements. Pourriez-vous nous en dire plus sur le bilan et les conclusions à tirer de ce plan ?

Quant à la représentativité réelle de l'enquête publique, il est regrettable de mettre sur un pied d'égalité le travail du panel citoyen de 40 personnes qui a travaillé pendant trois week-ends, et l'enquête sur internet assez limitée qui ne récolte que 932 votes dans une Région qui compte plus d'un million d'habitants ! Sans compter les 400.000 navetteurs ! La mobilité est aussi un problème majeur pour les entreprises. Par ailleurs, sur les 400 personnes consultées, plus de 50% sont liées à la classe politique ou à l'administration. Il faudra tenir compte de ce point important dans les conclusions.

Quant à l'intitulé anglophone des différentes parties du plan, il n'est pas très parlant et permet difficilement de savoir quelles mesures sont énoncées dans les chapitres.

Après les remarques sur la méthodologie viennent les craintes et les points d'attention. Le plan est ambitieux : le nombre de mesures et les projections budgétaires, même partielles, sont impressionnantes. DéFI souhaite s'assurer que la Région peut démontrer sa capacité humaine et financière à mettre en œuvre sa politique régionale de mobilité, et plus particulièrement sa capacité à planifier et coordonner des projets avec d'autres administrations, au-delà des échéances politiques, ainsi qu'à rénover et entretenir ses infrastructures. Nous craignons que l'état actuel des administrations et des relations entre elles ne permette pas d'atteindre les objectifs visés par le plan.

J'en viens maintenant aux carences principales. La première - et non des moindres - est le fait que Good Move ne tient pas compte des navetteurs. Le plan entend d'ailleurs imposer ou demander des efforts supplémentaires aux seuls Bruxellois, alors qu'une grande partie des problèmes de mobilité à Bruxelles est due à l'affluence journalière de plus

zullen komen.

Ten slotte heeft de meerderheid het voorstel van ordonnantie over de zone 30 verworpen, met als argument dat de regering ermee bezig was. Hoe ver staat de regering daar nu mee?

de 400.000 navetteurs. Il y a lieu d'éviter le paradoxe qui consiste à interdire aux Bruxellois la possession d'une voiture pour permettre aux navetteurs de mieux circuler...

Certaines mesures semblent partielles, et dès lors peu susceptibles d'aboutir. Ainsi, au niveau du Plan vélo, aménager des pistes cyclables pour sécuriser les trajets est une bonne chose, mais se limiter à cette mesure ne permettra pas de développer l'usage du vélo, qui nécessite une solution de bout en bout.

La plupart des logements bruxellois ne disposent pas de local à vélos. Le parking en rue est inadapté à cause des intempéries et du vol, ce dernier constituant un frein important à l'usage du vélo à Bruxelles.

Se limiter aux pistes cyclables sans se doter d'un plan global équivaut à jeter l'argent par les fenêtres.

Quant à l'intégration tarifaire, une offre multimodale nécessite un ticket multimodal. L'offre doit être de qualité et porter tant sur le trajet de la maison au travail que sur celui de la maison à l'école, etc., avec une intégration tarifaire et billettique.

Or, le RER n'existe pas, l'offre de trains S est aujourd'hui une labellisation marketing et les tickets Jump ou MTB sont limités à des zones étriquées ne correspondant pas au bassin de transport.

(M. Pierre Kompany, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Transformer les gares en points multimodaux est un beau slogan, mais totalement inutile sans intégration billettique et tarifaire.

Au niveau de la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB), le plan intègre peu de mesures pourtant indispensables si l'on souhaite concevoir l'offre de transport et la mobilité de manière globale et concertée avec les autres institutions et autorités publiques compétentes en la matière, et mettre en œuvre concrètement la CMB.

Citons l'exemple des Park and Ride (P+R), qui n'ont de sens que s'ils se situent réellement en

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kunt u toelichten hoe het proces precies verloopt? Wij hebben namelijk een kopie van het plan kunnen bemachtigen, en hebben er een eerste licht op kunnen werpen. Het zou nuttig zijn dat we weten hoe we het precies kunnen becommentariëren.

Hoe ziet u de relatie tussen dit plan en de plannen van de gemeenten? Heel veel dossiers die hier behandeld worden, lopen vast omdat een gemeente iets anders bedenkt of omdat één burgemeester het ergens niet mee eens is. Het gewestelijke parkeerbeleid is een mooi voorbeeld van een beleid dat vastzit, terwijl uitgerekend mobiliteit een gewestelijke bevoegdheid is.

Hoe gaan de gemeenten met het plan aan de slag? Hoe stemmen zij hun mobiliteitsplannen af op het gewestelijke plan? Hoe verloopt dat proces? Schaarbeek beschikt bijvoorbeeld niet over een mobiliteits- of fietsplan. Ik weet niet in welke straten er een fietspad komt. Ik weet niet volgens welke hiërarchie wegen worden ingedeeld en welke opties daarmee gepaard gaan.

We moeten heel concreet communiceren waar we naartoe gaan, hoe we de zaak aanpakken, welk openbaar vervoer er komt, welke straten hoe worden ingericht. Laten we afstappen van de wollige plannen met aantallen fietsers. Ik wil weten waar de afgescheiden fietspaden komen, tegen wanneer en met welk budget. Het is tijd om concreet te worden, en daarvoor hebben we

dehors du territoire de la Région bruxelloise. Or, le plan propose la création de tels parkings sur son territoire, traduction de ce qu'a déjà décidé le gouvernement bruxellois.

Enfin, Mme Delforge a évoqué le rejet, par la majorité, de la proposition d'ordonnance concernant les zones 30. Parmi ses arguments, on trouvait le fait que le gouvernement - en l'occurrence, vous et Mme Debaets - travaillait sur le sujet. Il serait intéressant de faire le point sur l'état d'avancement de ce projet.

J'espère que nos réflexions constructives seront entendues et prises en considération lors des prochaines étapes de l'élaboration du plan Good Move.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Pouvez-vous nous indiquer la façon dont nous pouvons commenter le plan, ainsi que sa relation avec les plans communaux de mobilité ? Il arrive souvent qu'un dispositif de mobilité, matière régionale, soit bloqué par l'une ou l'autre autorité locale.*

Comment les communes adaptent-elles leurs plans communaux de mobilité au plan Good Move ? À Schaerbeek, par exemple, point de plan de mobilité ni de plan vélo : on ne sait où seront aménagées les pistes cyclables ni selon quelle hiérarchie les voiries sont classées et quelles options leur sont appliquées.

Il nous faut des données plus concrètes qu'une projection du nombre de cyclistes. Je veux savoir où, quand et avec quel budget seront installées de nouvelles pistes cyclables, quelles nouvelles lignes de transport en commun verront le jour, comment seront équipées telles ou telles artères. Pour ce faire, nous avons besoin des communes. Comment y parviendrez-vous ?

natuurlijk de gemeenten nodig. Hoe wilt u dat realiseren?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- We hebben ervoor gekozen om de zaak in alle transparantie en in overleg aan te pakken. We hebben het adviesbureau opgedragen om samen met Brussel Mobiliteit, mijn kabinet, de minister-president en alle betrokkenen een aanzet tot voorontwerp op te stellen. Tijdens talloze consultatierondes hebben we geprobeerd om alle betrokkenen op één lijn te krijgen. Daar hebben we bewust veel tijd voor uitgetrokken.

Ons voorontwerp was dus geen tijdverlies, want de publieke en politieke opinie over mobiliteitsvraagstukken is de voorbije vijf jaar sterk geëvolueerd. De Good Move-strategie draagt zeker bij tot die mentaliteitswijziging.

Enkele weken geleden werd het voorontwerp ter advies aan alle betrokkenen voorgelegd. De tekst zal worden aangepast op basis van hun opmerkingen. Daarna komt het politieke proces aan de beurt. Ik moet, net als de regering, het plan nog goedkeuren en eventuele opmerkingen formuleren. Met de sectoren leefmilieu en stedenbouw loopt er al overleg.

Het was mijn voorstel om een burgerpanel in het parlement te laten bijeenkomen. De methodologie was duidelijk op voorhand afgesproken.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- Als thema werd mobiliteit gekozen.

De voorzitter.- Spreekt u alstublieft niet voor uw beurt, mevrouw Delforge.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat was de afspraak tussen de regering en het

M. Pascal Smet, ministre.- Je rappelle le processus. Nous avons opté pour une méthode de coconstruction, pour la première fois dans notre Région, tout en travaillant dans la transparence. Dès le début, nous avons décidé de ne pas politiser le dossier. Nous avons laissé le bureau externe, avec Bruxelles Mobilité, mon cabinet, le ministre-président et toutes les parties prenantes, rédiger un projet d'avant-projet. Dans nos nombreuses consultations, nous avons recherché l'adhésion des acteurs concernés en leur faisant prendre conscience des défis à relever et des actions à mener. C'est volontairement que nous y avons consacré beaucoup de temps.

Donc, notre avant-projet n'a pas été une perte de temps, car l'opinion publique et politique a radicalement évolué en cinq ans sur les questions de mobilité. En démocratie, il faut toujours une majorité pour prendre une décision.

Le processus du Good Move y a aussi certainement contribué. Ce processus est en cours. Il y a quelques semaines, à notre initiative, l'avant-projet a été soumis à tous les acteurs pour avis. Sur la base de leurs commentaires, le texte sera adapté. Ensuite, le processus politique prendra le relais. Je dois encore valider le plan et ferai d'éventuelles remarques, tout comme le gouvernement. Il existe toutefois déjà une coordination avec les secteurs de l'environnement et de l'urbanisme, notamment.

Pour ce qui est du mouvement citoyen au sein du parlement, je l'ai moi-même proposé au président du parlement et nous en avons discuté ensemble, entre autres sur le plan de la méthodologie. Tout est documenté. Ce processus était convenu de la sorte.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je parle du fait qu'on a choisi de se pencher sur la mobilité.

M. le président.- Que chacun parle à son tour, s'il vous plaît, Mme Delforge.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis désolé, mais c'est ce qui avait été convenu entre le

parlement.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- Misschien hoort dat bij Good Move, maar ...

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- We waren natuurlijk op de hoogte van het plan. We hebben opmerkingen gegeven en de tussentijdse rapporten gelezen, maar we hebben nooit wat willen opdringen. We wilden het samenwerkingsproces vlot laten verlopen. We hielden de ministeriële input beperkt opdat het initiatief zo geloofwaardig mogelijk zou zijn. Als we wel hadden ingegrepen, zou u de eerste zijn om het te hebben over een weinig geloofwaardig proces. De partners van Good Move hebben gevraagd om ingelicht te worden over de partijstandpunten ter zake.

(verder in het Nederlands)

De gemeenten zullen uiteindelijk moeten volgen. Zodra het plan is goedgekeurd, zullen ze het plan mee moeten uitvoeren en zullen ze hun eigen plannen aan het gewestelijke plan moeten aftenzen.

(verder in het Frans)

Ook Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel hebben hun medewerking verleend.

Leefmilieu Brussel heeft een zitje in het stuurcomité. Talloze doelstellingen uit het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan en het Geluidsplan werden overgenomen. Alle betrokkenen hebben hun input gegeven voor de redactie van het voorontwerp. We verwachten de opmerkingen tegen 16 oktober, waarna Brussel Mobiliteit, de betrokken partijen en de externe bureaus voorstellen zullen doen. We zullen het plan op basis daarvan analyseren. Tegen het einde van het jaar vindt de eerste lezing door de regering plaats.

De regering heeft over een periode van tien jaar 5,2 miljard euro geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Iedereen was tegen tram 9 gekant, maar sinds hij rijdt, is hij een groot succes.

gouvernement et le parlement, peut-être pas à votre niveau, mais bien à d'autres.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Peut-être que cela s'intègre dans Good Move, mais...

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense qu'il est important que nous ayons eu l'occasion de le faire. J'ai simplement voulu nuancer votre pensée.

Nous étions bien évidemment au courant du plan mais, je le répète, nous n'avons pas voulu intervenir. Nous avons formulé des remarques et lu les rapports intermédiaires, ce qui est tout à fait logique, mais nous n'avons jamais voulu imposer quoi que ce soit. Nous avons tenu à maintenir un processus de coconstruction, dans le cadre duquel l'implication ministérielle serait limitée, sous peine d'ôter de la crédibilité à l'initiative.

Si nous l'avions fait, vous auriez été la première à nous reprocher le manque de crédibilité du processus. Notre objectif était de garantir cette crédibilité. C'est pourquoi les collaborateurs du projet Good Move ont également demandé à connaître la position des partis politiques sur la question.

(poursuivant en néerlandais)

Les communes devront suivre le plan régional dès qu'il sera adopté et adapter leurs plans de mobilité en conséquence.

(poursuivant en français)

Dans ce processus, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont évidemment collaboré.

Bruxelles Environnement fait partie du comité de pilotage. De nombreux objectifs du Plan air-climat-énergie (PACE) sont repris, de même que le projet du Plan bruit. Tous les acteurs concernés ont évidemment été associés à la rédaction de cet avant-projet. Les remarques sont attendues pour le 16 octobre, si je ne m'abuse. Bruxelles Mobilité, les parties prenantes et les bureaux externes les analyseront et émettront des propositions. Sur cette base, le plan sera analysé et l'action gouvernementale et politique sera entamée pour arriver à une première lecture d'ici à la fin de

Zo iets getuigt van politieke moed. We leggen metrolijnen aan en zijn overgegaan tot de aankoop van 288 bussen, 43 metrostellen en 60 hybride en elektrische bussen in plaats van dieselbussen. We hebben geen bussen op gas gekocht, omdat milieuverenigingen ons dat afraadden.

We hebben talloze fietspaden aangelegd en parkeerplaatsen geschrapt. We vormen voormalige stadssnelwegen om tot stadsboulevards. We hebben een lage-emissiezone ingevoerd, de smogmaatregelen opgevoerd, de politieke en publieke opinie beïnvloed enzovoort. De mensen noemen me trouwens de 'ayatollah van de groenen'.

Ik ga niet in op de details van het plan omdat die zich nog maar in de voorontwerp fase bevindt. Ik ben echter altijd geïnteresseerd in uw standpunt. Uw fractie kan haar suggesties naar het externe bureau sturen.

(verder in het Nederlands)

Wat de zone 30 betreft, heeft de heer Loewenstein gelijk. Het klopt dat er een spelletje is gespeeld tussen de gemeenten en de gewesten, waarschijnlijk wegens de gemeenteraadsverkiezingen, maar de regering heeft toen wel beslist dat er een kaart met zone 30, zone 50 en zone 70 zou komen. De plannen in verband met de zone 30 zouden dus verder worden uitgevoerd in het kader van Good Move.

Intussen blijken een heleboel gemeenten al een zone 30 in te voeren. Dat betekent dat mevrouw Debaets en ik vooruitgang hebben geboekt en in de goede richting werken. Ik begrijp wel dat u graag op tegenstrijdigheden wijst en dat u positieve zaken negatief wilt voorstellen; dat behoort nu eenmaal tot het politieke spel. Ik denk echter niet dat de geloofwaardigheid van de politiek daarmee gediend is.

(verder in het Frans)

Het is niet constructief om altijd correcties te willen aanbrengen, zoals voor de Elsensesteenweg. De regering heeft de nodige vooruitgang geboekt met een structureel, duurzaam plan dat door iedereen wordt gesteund. We hebben dan ook voor ruime samenwerking gekozen. Dat is een nieuwe

l'année. Une consultation suivra.

Certains aiment les plans, d'autres préfèrent les actions. Personnellement, bien que j'aime les deux, il me paraît plus important d'agir.

Ce gouvernement a investi 5,2 milliards d'euros dans les transports en commun sur une période de dix ans. Deux lignes de trams viennent d'être inaugurées. Même si le projet du tram 8 a été critiqué, tout le monde s'opposait au tram 9. Pourtant, dès le premier jour, le tram 9 a rencontré un franc succès.

Cela témoigne du courage politique qui a été nécessaire. Nous développons les lignes de métro et avons acheté 288 bus, plusieurs rames de métro et 60 bus hybrides et électriques au lieu des bus diesels, comme dans le reste de l'Europe. Nous nous inscrivons dans la moyenne européenne en la matière. Nous n'avons pas acheté de bus au gaz, puisque les associations environnementales nous déconseillaient de le faire. Un rapport européen existe à ce sujet.

Nous avons mis en place de nombreuses pistes cyclables et supprimé des places de stationnement et nous transformons actuellement des autoroutes urbaines en boulevards urbains. Nous avons instauré les zones de basse émission, renforcé les mesures relatives aux pics de pollution, travaillé en permanence à modifier l'opinion politique et publique, etc. Les gens m'appellent d'ailleurs "l'ayatollah des verts".

Nous n'avons pas perdu de temps et ce gouvernement a mené nombre d'actions différentes. Nous rédigeons en définitive un plan structurel englobant.

Je ne vais pas entrer dans les détails du plan, puisque le gouvernement et moi-même n'en sommes même pas encore à la phase d'avant-projet. Mais cela m'intéresse toujours de connaître vos positions. Si votre groupe politique souhaite alimenter le processus, n'hésitez pas à envoyer vos commentaires et suggestions au bureau externe.

(poursuivant en néerlandais)

M. Loewenstein l'a dit : à l'approche des élections communales, un jeu politique a contaminé le

aanpak en ik kan begrijpen dat die vragen oproept.

dialogue entre la Région et les communes à propos de la zone 30, mais le gouvernement a tranché pour une carte indiquant la zone 30, la zone 50 et la zone 70, la zone 30 devant continuer de se développer dans le cadre du plan Good Move.

Entretemps, on observe que nombre de communes l'ont déjà introduite. Mme Debaets et moi-même avons donc engrangé des progrès et votre volonté de souligner les contradictions ou de noircir les éléments positifs ne sert pas la crédibilité du monde politique.

(poursuivant en français)

Ce n'est pas la bonne méthode d'être en permanence négatif et de tenter d'apporter des corrections, comme pour la chaussée d'Ixelles, par exemple. Il faut avancer concrètement dans les réalisations. C'est ce qu'a fait le gouvernement actuel tout en élaborant un plan structurel capable de résister à l'épreuve du temps et d'être soutenu par tous. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi la méthode de la coconstruction. Comme elle est nouvelle, je peux comprendre qu'elle suscite des questions.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Enkele van mijn vragen hebt u niet beantwoord. Wanneer zal Good Move goedgekeurd worden? Wat zijn de volgende stappen?*

U ondernam inderdaad actie, maar volstaat dat? Niemand stelt het ruime overleg in vraag, dat u in het leven hebt geroepen.

Het parlement besliste jaren geleden om een burgerpanel op te richten. Aanvankelijk gingen de debatten over een bijkomende autovrije zondag, maar op vraag van de groenen werden ze uitgebreid naar mobiliteit. Het debat vond ook in het parlement plaats. Ik begrijp niet waarom u zich zo druk maakt wanneer ik dat zeg!

U kwam net pochen met alles wat u de voorbije regeerperiode hebt gerealiseerd, maar daar gingen mijn vragen niet over. Ik wil weten wat we in de toekomst van Good Move mogen verwachten. Hoever staan bijvoorbeeld de zones 30?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je reviens sur certaines de mes questions auxquelles vous n'avez pas répondu. J'aimerais connaître le planning exact de l'approbation définitive du projet Good Move. Nous en sommes au stade de l'avant-projet, mais quelles sont les étapes et les échéances suivantes ?

Vous avez, certes, entrepris des actions, mais sont-elles suffisantes ? Personne ne remet en question vos actions dans la coconstruction.

Cependant, il a été décidé au parlement, il y a plusieurs années, de mettre sur pied un panel citoyen. Au départ, le débat devait porter sur l'instauration d'un Dimanche sans voiture supplémentaire, mais, à la demande des écologistes, la réflexion à mener fut étendue à la mobilité. Vous n'avez donc pas pris des décisions seul en coulisses. Le débat a aussi eu lieu au parlement. Je ne comprends donc pas pourquoi vous vous énervez sur moi quand je l'affirme !

Vous venez de nous exposer votre bilan de législature en mettant en évidence les réalisations

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *U zegt dat u plannen maakt en actie onderneemt, maar in werkelijkheid treft u vijf jaar lang maatregelen die ingaan tegen een plan dat u op het einde van de regeerperiode goedkeurt.*

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Als u wilt, kunnen we uw investeringen in het openbaar vervoer en de tunnels met elkaar vergelijken, maar dit is niet de goede plek daarvoor.

(*Opmerkingen van de heer Smet*)

Ecolo staat echt niet zo negatief tegenover Good Move. Tijdens deze regeerperiode ging u echter zelf in tegen de doelstellingen van Good Move, dat in de lijn ligt van de strijdpunten van de groenen. Dat is een spijtige zaak. Vijf jaar lang bleef u het Brusselse model uit de jaren zestig verder ontwikkelen, met veel aandacht voor de metro en de grote verkeersassen.

Wanneer zal het plan klaar zijn?

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

dont vous vous vantez. C'est fort bien, mais ce n'était pas l'objet de ma question. Nous parlions du plan Good Move et de l'avenir. Par exemple, pour reprendre une question de M. Loewenstein, quel est l'état d'avancement du projet relatif aux zones 30 ?

Au-delà de votre autopromotion, j'attends donc toujours des réponses de votre part.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Nous apprenons donc qu'il s'agit d'un avant-avant-projet "après, après cinq ans". Vous dites réaliser des plans et des actions alors qu'en réalité, vous réalisez, pendant cinq ans, des actions allant à l'encontre d'un plan que vous signez en fin de législature.

(*Remarque de M. Smet*)

Si vous le voulez, on peut comparer ce que vous avez investi dans les transports publics et les tunnels routiers, mais ce n'est pas le lieu.

(*Remarques de M. Smet*)

Je vous invite à relire les communications d'Ecolo sur le plan Good Move, le ton était assez positif. Ne nous forcez pas à être plus désagréables.

Sous cette législature, sur une série d'enjeux fondamentaux, comme la zone 30 ou les tunnels, vous avez été à l'encontre des objectifs du plan Good Move dont l'orientation est en faveur non seulement des chevaux de bataille des écologistes, mais des intérêts de Bruxellois. C'est regrettable. Les mentalités changent, mais pas les réflexes politiques. Durant cinq ans, on a continué à développer le modèle bruxellois des années 60 en faveur du métro et des axes routiers.

Je n'attaque personne en effectuant ces constats. Vous faites votre autopromotion en dressant votre bilan et nous émettons des remarques qui sont parfois désagréables à entendre.

Il est heureux que Bruxelles Environnement soit associé au comité de pilotage, mais je n'ai pas compris de quelle année vous parlez quand vous avez dit que le plan aboutirait à la fin de l'année.

Eind 2018.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mijnheer Smet, het heeft inderdaad geen zin dat u zich aan ons ergert. Wij zitten op dezelfde lijn als u. Ook wij willen meer in die richting werken. We mogen elkaar niet aanvallen.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat hoor ik u graag zeggen. Misschien moet u dat ook eens aan mevrouw Delforge zeggen.

De heer Bruno De Lille (Groen).- We willen enkel meer duidelijkheid over bepaalde zaken. Er zijn enkele punten waarvan we vinden dat u nog verder moet gaan. Maar we zijn wel degelijk uw partners tegenover iedereen die u wil dwarsbomen, en dat zijn er nogal wat.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ben ik het mee eens.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dan zou het aangenamer zijn als er iets minder werd geroepen.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat ligt aan de manier waarop sommigen het woord nemen.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Misschien moet u eens luisteren naar wat mevrouw Delforge echt zegt. Ook Groen wil in die richting verdergaan. Je kan het vergelijken met spelende mensen op het strand die elkaar de bal proberen af te nemen maar niet zien dat er ondertussen een vloedgolf op hen afkomt. We zouden ons beter op de essentie richten.

Als we kritische vragen stellen, is dat omdat we twijfels hebben bij enkele regeringspartners die in het verleden andere zaken lieten uitschijnen en uitspraken deden die indruisen tegen Good Move. We willen zeker zijn dat het plan echt wordt uitgevoerd en niet enkel een mooi idee is dat dode letter blijft.

U hebt nog niet geantwoord op de vraag hoe het Vlaams Gewest bij de zaak betrokken werd. U zegt dat iedereen geraadpleegd werd en dat alle politieke partijen benaderd werden. Groen of ikzelf zijn in elk geval nooit benaderd, en ik zag een aantal mensen in deze zaal vreemd opkijken bij uw

M. Pascal Smet, ministre.- De l'année 2018.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Ne vous énervez pas sur nous, nous sommes sur la même longueur d'onde.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Parfait. Dites-le donc à Mme Delforge.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Nous souhaitons plus de clarté sur certains points, plus d'avancées sur d'autres, mais nous sommes à vos côtés contre les personnes qui veulent dynamiter votre projet, et il y en a beaucoup.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suis de votre avis.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Nous devrions parler plus posément.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce ton est dû à la façon dont certains s'expriment ici.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Vous devriez écouter ce que Mme Delforge dit réellement. Nous voulons la même chose. Concentrons-nous sur l'essentiel.*

Nos questions critiques émanent de nos doutes quant à certains membres du gouvernement qui se sont exprimés contre Good Move. Nous voulons nous assurer que le plan ne reste pas lettre morte.

Vous n'avez toujours pas expliqué en quoi la Région flamande a été impliquée. Vous affirmez que tous les partis politiques ont été consultés, mais Groen et moi-même ne l'avons pas été, pas plus que d'autres personnes dans cette salle, vu leur surprise lorsque vous l'avez annoncé.

Qu'avez-vous entrepris pour promouvoir la collaboration avec la Région flamande ?

mededeling. Die klopt dus waarschijnlijk niet.

Ik zou graag weten hoe het zit met de samenwerking met het Vlaams Gewest. De tijd is voorbij dat Brussel als een witte vlek in Vlaanderen werd bekeken. Onze ergernis is dan ook terecht. Wat hebt u gedaan om samenwerking te bevorderen?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Ik had heel wat vragen over de werkwijze en de haalbaarheid, zowel op financieel als op personeelsvlak. Uit het voorontwerp blijkt dat er een aanzienlijk aantal voltijdse equivalenten (VTE's) nodig is voor de uitvoering van de maatregelen. Is dat wel betaalbaar?*

Als u het mobiliteitsprobleem in Brussel wilt aanpakken, moet u geen plan maken dat aan de gewestsgrenzen stopt, maar ook rekening houden met de pendelaars.

Ik hoor hier zeggen dat de promotoren van Good Move alle politieke partijen hebben benaderd. Daar was ik niet van op de hoogte.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

Misschien zijn ze alleen bij u langsgekomen! Ik hoop dat ik hen tijdens de volgende fase mag ontvangen en hun mijn argumenten mag voorleggen.

U wilt de zone 30 in Good Move opnemen. Is daar al een tijdpad voor?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt mij helemaal niet gerustgesteld, integendeel zelfs. U zegt dat de gemeenten uw plan gewoon moeten naleven. Ik heb echter weet van een aanzienlijk aantal plannen en ordonnances die totaal niet worden nageleefd door de gemeenten, zelfs al is

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'ai soulevé plusieurs questions et problèmes de méthodologie, ainsi que de faisabilité financière et humaine. Les fiches-actions de l'avant-projet du plan font état de la nécessité de recruter un nombre important d'équivalents temps plein (ETP) pour mettre en œuvre ces mesures. Si on met cela en parallèle avec l'audit de Bruxelles Mobilité, nous sommes bien au-delà des conclusions de celui-ci et des recrutements nécessaires. Je m'interroge donc sur la faisabilité financière de ce projet.

Si l'on veut régler la question de la mobilité à Bruxelles, il me semble fondamental, même dans un plan régional, de ne pas se cantonner à la Région et de tenir compte des navetteurs.

D'autres mesures ont été abordées. J'espère qu'elles seront relayées.

J'ai entendu que les promoteurs de Good Move faisaient le tour des partis politiques. Je n'étais pas au courant de cette démarche.

(Remarques de M. Pinxteren)

Ils ne sont peut-être venus que chez vous ! J'espère que nous les rencontrerons lors de l'étape suivante et que nous aurons l'occasion de faire valoir nos arguments.

Enfin, vous avez dit que la zone 30 serait intégrée au plan Good Move. Avez-vous une idée plus précise du calendrier à ce sujet ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Vous êtes loin de me rassurer. Vous dites que les communes doivent simplement appliquer votre plan alors que quantité de plans et d'ordonnances ne sont absolument pas respectés, même si c'est légalement obligatoire. Ce n'est donc*

dat wettelijk verplicht. Het is dus helemaal niet zo simpel als het lijkt en ik verwacht dan ook een beter antwoord, zo niet draait dit uit op een mislukking.

De heer Pascal Smet, minister.- Het Vlaams Gewest is op verschillende niveaus betrokken partij, maar kan nog geen formeel advies geven aangezien het dossier zich nog op het niveau van de stakeholders bevindt.

Wat de opmerking over de politieke partijen betreft, zal ik onderzoeken wat er precies is misgelopen.

Over de timing kan ik zeggen dat het nog maar om een voorontwerp gaat, dat nog niet bekraftigd is. Ik kan dus pas een antwoord geven als het voorontwerp gelezen en besproken is.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het jaarverslag van parking.brussels"

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Deze zomer maakte parking.brussels zijn jaarverslag voor 2017 bekend. De resultaten zijn allesbehalve geruststellend.

Eerst en vooral wordt de totale versnippering van het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest perfect geïllustreerd doorheen het hele document. Sommige gemeenten besteden hun parkeerbeleid uit, andere niet. Sommige gemeenten maken gebruik van de software die gratis beschikbaar is, andere niet. Sommige gemeenten schrijven zich in voor de groepsaankopen, andere niet. En zo kan ik nog wel even doorgaan. Bovendien is het op een aantal vlakken onduidelijk hoeveel gemeenten er nu precies in het

pas gagné d'avance.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La Région flamande reste concernée à différents niveaux, mais ne peut encore donner aucun avis formel vu que le dossier se trouve toujours entre les mains des parties prenantes.*

En ce qui concerne la consultation des partis politiques, je rechercherai la faille.

Pour ce qui est du calendrier, je ne pourrai vous répondre qu'après que l'avant-projet aura été lu et discuté.

- *Les incidents sont clos.*

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 "le rapport annuel de parking.brussels".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Parking.brussels a publié son rapport annuel de 2017 cet été. Les résultats ne sont pas rassurants.*

Tout d'abord, le document illustre la disparité des politiques de stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale. Certaines communes la déléguent à parking.brussels, d'autres pas. Certaines utilisent des logiciels gratuits ou souscrivent aux achats de groupe, d'autres pas. Quant au nombre de communes qui collaborent avec la Région, le flou règne à plusieurs niveaux.

Le problème le plus criant concerne les mailles de stationnement. Seules quatre communes sur dix-

gewestelijke verhaal zijn gestapt.

De meest schrijnende situatie betreft de deelsectoren, die een antwoord moeten bieden op de parkeerproblemen aan de gemeentegrenzen. Slechts vier van de negentien gemeenten hebben dergelijke deelsectoren ingevoerd. De overige gemeenten houden er een andere mening op na en doen iets anders. Hoe komt dat?

In Schaarbeek kan je met één bewonerskaart in heel Schaarbeek parkeren. Zo moedig je mensen natuurlijk niet aan om voor korte afstanden de fiets of de bus te nemen of te voet te gaan.

Een ander probleem is dat de gemeenten heel laat in actie zijn gekomen. U zei begin mei dat er drie waren die nog helemaal niets hadden ondernomen. Destijds wilde u nog even afwachten vooraleer u iets zou ondernemen. Wanneer zult u de gemeenten eindelijk aanmanen om de parkeerordonnantie na te leven?

Hoever staan de gemeentelijke parkeeractieplannen? Er waren tien gemeenten die nog geen goedgekeurd actieplan hadden. Vijf gemeenten waren nog aan het plannen. Etterbeek, Sint-Joost-ten-Noode en Brussel-Stad weigerden simpelweg om mee te werken. Is er ondertussen enige evolutie merkbaar?

Mijn tweede vraag gaat over BIPaSS, de app waarmee je kunt betalen voor parkeren en ook over CycloParking, een tool waar gemeenten bij kunnen aansluiten voor het regelen van het parkeren van fietsen. Hoeveel gemeenten hebben zich daarbij aangesloten? Welke hebben dat niet gedaan en waarom niet? Het is nefast om in elke gemeente een andere app te moeten downloaden om betalend te kunnen parkeren.

Hoe zit het met CycloParking? Ik hoor dat er lange wachtlijsten zijn om een plaats te huren in een fietsbox. Kunt u daar wat meer uitleg bij geven?

Kunt u een overzicht geven van de standpunten van de verschillende gemeenten ten aanzien van de opdeling in parkeersectoren?

Er is in het jaarverslag sprake van parksharing, een principe waar de N-VA al lang voor pleit. Er wordt gezegd dat er in 2017 contacten werden gelegd met

neuf en ont mis en place. Comment cela se fait-il ?

À Schaarbeek, il suffit d'une carte de riverain pour se garer dans toute la commune. Cela n'encourage pas les gens à effectuer les petits trajets à vélo, en bus ou à pied.

Un autre problème concerne le délai de mise en œuvre de l'ordonnance sur le stationnement par les communes. Vous disiez, début mai, que trois communes n'avaient encore rien entrepris. Quand allez-vous enfin les y contraindre ?

Qu'en est-il des plans d'action communaux de stationnement (PACS) ? Dix communes n'en auraient encore approuvé aucun et cinq autres n'en seraient qu'au stade de la planification. Etterbeek, Saint-Josse-ten-Noode et la Ville de Bruxelles ont même refusé de collaborer. La situation a-t-elle évolué ?

Concernant BIPaSS, l'application régionale de paiement du stationnement, et CycloParking, un outil de gestion des boxes à vélos destiné aux communes, combien d'entre elles y souscrivent-elles ? Pourquoi les autres ne les adoptent-elles pas ? Il est dissuasif de devoir télécharger une autre application dans chaque commune.

Pour revenir à CycloParking, il semble y avoir de longues listes d'attente pour louer un emplacement dans un box à vélo. Qu'en est-il ?

Quels sont les points de vue des différentes communes par rapport à la division en mailles de stationnement ?

Le rapport annuel évoque le partage des places de stationnement, un principe cher à la N-VA. En 2017, des contacts auraient été noués pour mettre en place un système qui l'applique, aussi bien avec les autorités publiques qu'avec des entreprises privées. Pouvez-vous nous donner un aperçu des projets en cours et du nombre de places de stationnement concernées ?

D'après le rapport, le taux de perception des redevances fut très bas ces dernières années. Il était question d'adopter une procédure impliquant un huissier de justice dès février 2017. Les chiffres se sont-ils entre-temps améliorés ? J'ai lu que l'Agence du stationnement avait enregistré une

zowel de overheid als privébedrijven. Kunt u een precies overzicht geven van de projecten die al lopen en van het aantal parkeerplaatsen? Welke concrete projecten zitten momenteel in de pijplijn? Om hoeveel plaatsen gaat het?

Uit het rapport blijkt dat het inningspercentage van de retributies de afgelopen jaren heel laag was. Zo werden in 2015 slechts 53 van de vastgelegde rechten werkelijk geïnd. Dat lijkt me eerder laag. Er was sprake van een nieuwe procedure met een gerechtsdeurwaarder vanaf februari 2017. Weet u of de inning van de retributies intussen in stijgende lijn gaat? Verloopt ze efficiënter? Ik heb gelezen dat het Parkeeragentschap 1 miljoen euro verlies heeft gemaakt. Hoe denkt u dat verlies op te vangen?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Het is schandalig dat parking.brussels nog altijd niet de berekeningsmethode heeft meegeleid voor het aantal parkeerplaatsen dat buiten de openbare weg mag worden gecreëerd ter compensatie van parkeerplaatsen die op de openbare weg worden geschrapt. We wachten daar al jaren op!*

Kunt u ons zeggen hoeveel parkeerplaatsen er buiten de openbare weg zijn gecreëerd ter compensatie van parkeerplaatsen die werden geschrapt op de openbare weg?

Hoeveel fietsstallingen zijn er voor buurtbewoners gecreëerd? Als mensen hun fiets niet op een veilige plaats kunnen stallen, kan je niet verwachten dat het fietsgebruik in Brussel zal boomen! De budgetten van parking.brussels voor fietsstallingen zijn ondermaats.

De heer Pascal Smet, minister.- De versnippering van het parkeerbeleid is sinds de oprichting van parking.brussels verminderd. We komen van negentien totaal verschillende parkeersystemen. Er

perte de 1 million d'euros. Comment comptez-vous la compenser ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je profite de cette interpellation pour revenir brièvement sur trois points.

Tout d'abord, l'agence n'a toujours pas répondu au gouvernement sur la méthode de calcul relative à la compensation des stationnements hors voirie. Qu'en est-il ? Je vous ai déjà interrogé sur ce sujet à plusieurs reprises. La réponse à cette question est attendue depuis plusieurs années !

Ensuite, avez-vous pu faire un bilan des projets de création de parkings hors voirie, en compensation des projets de réaménagement de voiries qui prévoient de supprimer le stationnement ?

Enfin, quel est le bilan de la création de parkings pour vélos structurels pour les riverains ? Si on ne peut stationner son vélo de manière sécurisée, il est fort peu probable qu'il y ait un développement fulgurant du vélo à Bruxelles ! J'ai déjà évoqué cette question lors de l'interpellation sur le processus Good Move. Les budgets alloués par parking.brussels aux parkings pour vélos sont anecdotiques par rapport à l'enjeu et à cet outil, qui pourrait être exploité davantage pour améliorer la mobilité à Bruxelles !

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *La politique de stationnement est déjà moins fragmentée depuis la création de parking.brussels. Il reste du chemin à parcourir et cela pourrait*

is uiteraard nog een lange weg te gaan, maar ik ben optimistisch: we boeken vooruitgang. Ik zal zeker niet ontkennen dat het sneller zou kunnen, maar we zitten nu eenmaal vast aan een structuur.

De afgelopen vier jaar hebben zeven gemeenten - Sint-Jans-Molenbeek, Anderlecht, Jette, Ganshoren, Berchem, Vorst en Evere - hun parkeerbeheer, -controle en -inning aan het Parkeeragentschap gedelegeerd. Een achtste gemeente staat op het punt hetzelfde te doen. Daarnaast praten we met twee andere gemeenten. We hebben dus met tien gemeenten - een meerderheid - vergelijkbare gesprekken lopen. In de beheersovereenkomst staat dat het Parkeeragentschap tegen 2020 het parkeerbeleid van tien gemeenten op zich neemt. We zitten dus op schema.

Het Parkeeragentschap wordt geconfronteerd met verschillende problemen, zoals al lopende contracten en andere technologieën naargelang de gemeente. Dat vertraagt natuurlijk de beoogde harmonisering. Wat ook het type parkeerautomaten is, ze worden geacht de door het Brussels Gewest opgelegde tarieven te vermelden. Het grootste euvel van de verschillende types parkeermeters is echter dat ze niet allemaal dezelfde betalingsmogelijkheden en technologie aanbieden. Daarom heeft het Parkeeragentschap een aanbesteding uitgeschreven om een aankoopcentrale te kunnen oprichten, waardoor de parkeerautomaten van de gemeenten geharmoniseerd kunnen worden. In de loop van de volgende weken zal die opdracht toegeewezen worden.

De regering heeft ondertussen het definitieve gemeentelijke parkeeractieplan van negen gemeenten goedgekeurd. Ze heeft ook het ontwerp van gemeentelijk actieplan van Molenbeek goedgekeurd. Vijf gemeenten hebben een gemeentelijk parkeeractieplan afgewerkt, dat nog aan de gemeenteraad moet worden voorgelegd. Zodra dat gebeurd is, kunnen we ook die plannen goedkeuren. Twee gemeenten werken momenteel aan een plan, en drie gemeenten - de stad Brussel, Etterbeek en Sint-Joost-ten-Noode - hebben we schriftelijk om een stand van zaken gevraagd.

De gemeente Etterbeek zal na de gemeenteraadsverkiezingen een actieplan

aller plus vite, mais nous ne pouvons faire fi de la structure à respecter.

Ces quatre dernières années, sept communes (Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht, Jette, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Forest et Evere) ont délégué la gestion et le contrôle de leur stationnement, ainsi que la perception des amendes, à l'Agence du stationnement. Une huitième fera bientôt de même. Deux autres négocient avec la Région. Nous avons donc pris langue avec dix communes, et le contrat de gestion stipule que c'est le nombre de communes dont parking.brussels doit gérer la politique de stationnement en 2020.

Divers problèmes, comme des contrats en vigueur ou les technologies qui diffèrent selon les communes, ralentissent l'harmonisation. La Région demande que les horodateurs affichent les tarifs imposés, mais la plus grande partie des appareils actuels est qu'avec leurs technologies variées, ils n'offrent pas les mêmes possibilités de paiement. L'Agence du stationnement a donc lancé un appel d'offres pour mettre sur pied une centrale d'achat en vue d'harmoniser les horodateurs des communes. Le marché devrait être attribué dans les semaines à venir.

Le gouvernement a approuvé la version définitive du plan d'action communal de stationnement (PACS) de neuf communes et le projet de PACS de Molenbeek. Cinq autres communes doivent encore présenter leur PACS au conseil communal avant que le gouvernement l'approuve. Deux communes travaillent toujours à leur PACS et le gouvernement a demandé aux trois dernières (Ville de Bruxelles, Etterbeek et Saint-Josse-ten-Noode) de lui rendre compte de la progression de leur plan.

Etterbeek ébauchera son plan après les élections. La Ville de Bruxelles et Saint-Josse-ten-Noode n'ont pas encore réagi.

Molenbeek et Anderlecht, et bientôt Jette et Evere, utilisent la plate-forme numérique BI-PASS qui regroupe plusieurs applications de stationnement à Bruxelles. Trois autres communes devraient les rejoindre dans les mois qui viennent.

La plate-forme CycloParking rassemble

opstellen. De stad Brussel en de gemeente Sint-Joost-ten-Node hebben nog niet gereageerd.

BIPaSS is een digitaal platform dat toelaat om verschillende bestaande parkeerapps in Brussel te gebruiken. Op dit ogenblik maken Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht er gebruik van. Binnenkort komen daar ook Jette en Evere bij. Nog drie andere gemeenten zullen over enkele maanden toetreden.

Veertien van de negentien gemeenten maken deel uit van het platform CycloParking, dat het beheer van de fietsparkings op zich neemt. Dertien daarvan hebben het beheer toevertrouwd aan parking.brussels: Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Etterbeek, Evere, Vorst, Ganshoren, Elsene, Jette, Molenbeek, Sint-Gillis, Schaerbeek, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde. De veertiende gemeente is de stad Brussel, die een contract gesloten heeft met CycloParking en dus betaalt om deel uit te maken van het platform, terwijl dat voor de andere gemeenten gratis is. De gemeenten Oudergem, Koekelberg, Sint-Joost-ten-Node en Sint-Lambrechts-Woluwe werden gevraagd om toe te treden, maar hebben nog geen interesse getoond. Ik verwacht echter dat ze na de gemeenteraadsverkiezingen hun standpunt zullen wijzigen.

We hebben in 2017 en 2018 verschillende administratieve stappen gezet. Zo was er de systematisering van de informatie-overdracht en van de aanvragen voor studies in verband met het gedeeld gebruik van bestaande parkings die onderworpen zijn aan de toepassing van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE). Daarvoor werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen parking.brussels, Leefmilieu Brussel en Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE).

We hebben ook een aanzet tot "park sharing" ontwikkeld buiten de context van het BWLKE, namelijk voor de parkeerplaatsen van handelszaken. Daarvoor hebben we een alternatief model uitgewerkt van het type "gereglementeerde en gecontroleerde privéparking". Dat is een hybride model tussen het traditionele model van parkeren (slagboom en ticketing) en de controle van het parkeren en het innen op de openbare weg.

Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Etterbeek, Evere, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Molenbeek, Saint-Gilles, Schaerbeek, Uccle et Watermael-Boitsfort, qui ont confié la gestion du stationnement des vélos dans leur commune à parking.brussels, et Bruxelles, qui, ayant directement passé un contrat avec CycloParking, est donc la seule à ne pas utiliser la plate-forme gratuitement. Sollicitées, Auderghem, Koekelberg, Saint-Josse-ten-Noode et Woluwe-Saint-Lambert n'ont pas encore exprimé d'intérêt pour la plate-forme. Elles changeront sans doute de position après les élections.

En 2017 et 2018, diverses étapes administratives furent franchies, dont la systématisation de la transmission de l'information et des demandes d'études sur l'utilisation partagée de parkings soumis à l'application du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace). Un accord de coopération a donc été conclu entre parking.brussels, Bruxelles Environnement et Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP).

Le gouvernement ouvre également la voie au partage de places de stationnement en dehors du Cobrace, en développant un modèle hybride destiné aux places de stationnement des commerces qui mêle le système traditionnel de tickets ouvrant des barrières et le contrôle du stationnement en voirie qui implique des amendes aux contrevenants.

Nous avons contacté des administrations comme la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB), citydev.brussels ou les Foyers laekennois et molenbeekois, pour faire de parking.brussels un acteur central du partage de places de stationnement de diverses institutions publiques régionales.

L'option du partage de places de stationnement a systématiquement été envisagée, pas dans tous les cas avec succès, dans le cadre d'études sur la compensation de l'offre en voirie, à l'occasion des grands projets régionaux de réaménagement de places et de la piste cyclable de la Petite ceinture.

En ce qui concerne les mailles de stationnement, Ganshoren, Jette, Uccle et Watermael-Boitsfort limitent la validité des cartes de dérogation à un périmètre de 150 hectares. Ce nombre monte à 180

Om parking.brussels een centrale rol te laten spelen betreffende het gedeelde gebruik van de parkings van de verschillende gewestelijke openbare spelers, hebben we verschillende administraties benaderd: de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM), citydev.brussels, de Lakense Haard, de Molenbeekse Haard enzovoort.

De optie van "park sharing" werd systematisch bestudeerd in studies over de compensatie van aanbod op de openbare weg. Ik denk bijvoorbeeld aan de grote gewestelijke projecten voor de heraanleg van pleinen en de fietspaden op de Kleine Ring. Verschillende vragen werden onderzocht, maar er werden niet altijd oplossingen gevonden.

Voor de deelsectoren geldt de volgende situatie. Ganshoren, Jette, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde passen een onderverdeling toe waarbij de geldigheid van de vrijstellingenkaarten systematisch wordt beperkt tot 150 hectare. In Anderlecht, Brussel-Stad, Elsene en Sint-Gillis is de geldigheid van de vrijstellingenkaarten beperkt tot 180 hectare. De overige gemeenten passen geen onderverdeling toe, maar dat komt nog wel na de gemeenteraadsverkiezingen. Wellicht zal alles dan in een stroomversnelling komen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Eigenlijk is er dus sinds mei helemaal niets veranderd. Het zijn nog steeds dezelfde gemeenten die niet meewerken of nog aan het nadenken zijn, dus zal er tot na de gemeenteraadsverkiezingen niets gebeuren, zoals u het zelf ook zegt. Er zijn gewoon geen woorden voor de Brusselse traagheid.

De heer Pascal Smet, minister.- In Vlaanderen gaat het ook zo, vraagt u maar eens na bij uw partijgenoten.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zijn alleszins wetten die moeten worden nageleefd en u zou daar veel strenger in kunnen optreden, maar dat doet u niet, omdat u dat duidelijk niet wilt doen. U hebt geen vooruitgang geboekt en ik zal u na de gemeenteraadsverkiezingen zeker opnieuw over dit dossier ondervragen.

Parking.brussels werkt veel te traag, zo complex is

pour Anderlecht, la Ville de Bruxelles, Ixelles et Saint-Gilles. Les autres communes devraient annoncer leurs subdivisions après les élections communales, qui lanceront l'accélération du dossier.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Rien n'a donc changé depuis mai : toujours les mêmes communes qui bloquent ou qui traînent. Et vous dites vous-même que rien ne bougera jusqu'aux élections communales. La lenteur bruxelloise m'effare.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *En Flandre, c'est pareil, demandez à vos camarades de la N-VA.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Vous ne montrez en tout cas aucune volonté de faire respecter les lois. Je ne manquerai pas de revenir sur le sujet après les élections communales.*

Une politique de stationnement n'est pas si longue à développer que le laisse supposer la lenteur de parking.brussels. Aujourd'hui, dix-neuf communes

een parkeerbeleid immers niet. Nu zijn er negentien verschillende parkeersystemen in evenveel gemeenten, met daar nog een twintigste bovenop. Op die manier kun je eigenlijk niet spreken over een parkeerbeleid die naam waardig. U schiet als minister schromelijk te kort.

De heer Pascal Smet, minister.- Wij hebben veel vooruitgang geboekt, maar er is inderdaad nog marge voor verbetering. Daartoe moeten we de structuur van de stad veranderen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *U hebt mijn vragen niet beantwoord. We wachten nog steeds op uitleg over de voornoemde berekeningsformule, hoewel we daar al jaren duidelijkheid over vragen. U hebt een commissaris die u vertegenwoordigt in de raad van bestuur van parking.brussels, dus u kunt druk uitoefenen. Behalve onder het Spiegelplein in Jette zijn er nauwelijks parkeerplaatsen buiten de openbare weg gecreeëerd.*

De aanleg van veilige fietsstallingen is belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren bij mensen die thuis geen plaats hebben voor een fiets, maar ook dat laat te wensen over. U zou uw invloed in de raad van bestuur moeten laten gelden, want het behoort tot de opdrachten van parking.brussels om in fietsstallingen te voorzien.

- *Het incident is gesloten.*

utilisent autant de règlements, et il y en a même un vingtième. Votre action ministérielle est terriblement décevante.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En dépit de progrès considérables, des améliorations restent possibles. Pour les réaliser, il faut changer la structure de la ville.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je me suis inscrit dans la discussion, mais vous n'avez pas répondu à mes questions. La méthode de calcul des compensations est traitée depuis des années, mais nous n'en avons aucun retour. Il serait bon de demander à parking.brussels de réagir. S'il existe un blocage, il faut agir. Vous avez un commissaire au conseil d'administration. Vous pouvez donc faire pression pour faire appliquer ladite méthode de calcul et compenser hors voirie le stationnement supprimé en voirie. Peu de places de stationnement hors voirie ont été créées, excepté sur la place du Miroir à Jette.

Le bilan est aussi faible pour la création de parkings structurels pour vélos. Une convention a été signée avec une association pour des boxes. Les parkings pour vélos, structurels et sécurisés, sont essentiels pour encourager l'usage du vélo auprès de ceux qui ne peuvent garer leur bicyclette chez eux. Beaucoup seraient prêts à utiliser ce moyen de transport si les infrastructures existaient. Cela fait partie des missions de parking.brussels. Il faudrait intervenir auprès de son conseil d'administration en ce sens.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

EN AAN MEVROUW BIANCA

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

betreffende "het verkeer van de trambussen van "De Lijn" in Brussel".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "de evolutie van de onderhandelingen over de aanleg van tramlijnen van De Lijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vragen beantwoorden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *De trambussen of gelede bussen die De Lijn wil inzetten, rijden gedeeltelijk door het Brussels Gewest. Met hun lengte van 25 meter en gewicht van 38 ton zijn zij uitzonderlijk lang en zwaar.*

Zulke bussen kunnen meer passagiers vervoeren en bewegen zich verrassend vlot door het stadsverkeer. Dat bleek toen het Brussels Gewest ze uittestte als alternatief voor de omvorming van buslijn 71 tot een tramlijn.

De resultaten en conclusies van deze tests zijn nog niet beschikbaar en het meerjarenplan voor investeringen van de MIVB voorziet niet in een budget voor de aankoop van dergelijke bussen. Verder zou de minister van Mobiliteit dit dossier tijdens deze regeerperiode niet verder willen uitwerken.

Trambussen werpen hoe dan ook talrijke vragen op. Zijn zij aangepast aan het soms smalle wegennet in Brussel? Kunnen de wegen en huizen zulke zware voertuigen wel aan? Komt de veiligheid van de zwakke weggebruikers niet in

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

concernant "la circulation des "trambus" de "De Lijn" à Bruxelles".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "l'évolution des négociations au sujet de la venue de lignes de trams de De Lijn dans la Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra aux questions orales.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La société De Lijn a annoncé sa volonté de mettre en service des trambus, ou bus biarticulés. L'un de ces deux véhicules au moins devrait circuler en partie en Région bruxelloise. Ces trambus seront des bus articulés d'une longueur et d'un poids exceptionnels. En effet, chacun d'eux sera long de 25 mètres et pèsera aux alentours de 38 tonnes.

La Région bruxelloise a, elle aussi, testé des bus biarticulés - mais moins longs et moins lourds - sur le trajet de la ligne 71, comme alternative à sa tramification. Certains membres de ce parlement ont d'ailleurs pu participer à ce test, le 19 avril 2017.

Si la capacité de ces bus permet indiscutablement d'absorber davantage de passagers et si certains étaient agréablement surpris de voir comment ils se déplaçaient en milieu urbain, sauf erreur de ma part, nous ne disposons toujours pas des résultats et conclusions de ce test. En outre, le ministre de la Mobilité a précisé dernièrement, en réunion de commission, que l'achat de tels bus n'était pas prévu dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB et qu'il ne

gevaar? Is het traject van de trambussen hieraan aangepast? Wat gebeurt er bij omleidingen of als wegen niet toegankelijk zijn?

Ondertussen zet De Lijn zijn plannen met de trambussen door. Het Brussels Gewest heeft ermee ingestemd om de restricties op het vlak van lengte en gewicht van voertuigen te versoepelen, zodat deze gelede bussen toch op het Brussels grondgebied mogen rondrijden.

Het lijkt er echter op dat de federale overheid nog steeds bevoegd is om die technische criteria te bepalen. Als dat blijkt te kloppen, zullen er wellicht beroepsprocedures tegen de beslissingen van de Brusselse regering volgen.

Wat waren de officiële resultaten van de test met de gelede bussen? Werd daar rekening mee gehouden toen De Lijn haar plannen voorstelde om trambussen op het Brusselse grondgebied in te zetten? Hebt u rekening gehouden met mijn bedenkingen over gelede bussen in Brussel? Zullen het Brussels wegennet en de huizen geen schade ondervinden door trambussen? Wat gebeurt er als het verkeer wordt omgeleid of als een straat tijdelijk niet gebruikt kan worden?

Hoe vindt het overleg over de invoering van deze trambussen tussen het Vlaams gewest, De Lijn, het Brussels gewest en de MIVB plaats?

Wanneer zouden de trambussen in gebruik worden genomen?

Is het Brussels Gewest sinds de zesde staatshervorming bevoegd om de technische vereisten voor motorvoertuigen te wijzigen?

souhaitait pas mener ce dossier plus loin sous cette législature.

À première vue, la circulation d'un trambus pose plusieurs questions. Ces convois exceptionnels sont-ils adaptés aux spécificités des voiries bruxelloises, notamment le passage dans les rues et carrefours étroits ? La structure des voiries et les habitations s'y trouvant supporteront-elles le passage d'un tel charroi ? Je pense notamment aux anciennes voiries dont le coffre est constitué de sable et de pavés sous une couche d'asphalte. La sécurité des usagers faibles sera-t-elle garantie ? L'itinéraire de ces trambus est-il bien adapté et répond-il à ces craintes ? Qu'en sera-t-il des parcours de déviation en cas d'inaccessibilité de la voirie ?

Entre-temps, la société De Lijn a lancé son projet de trambus et la Région bruxelloise semble prendre les dispositions pour que ce projet soit mené à bien. En effet, le gouvernement bruxellois a accepté que les trambus de De Lijn circulent sur le territoire bruxellois et a, pour ce faire, adapté certaines législations.

Jusqu'ici la limitation de longueur pour les bus est de 18,75m. Or, avec leur longueur de 25m, les trambus seraient en infraction avec l'article 32bis de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. De même, les dispositions réglementant le poids maximal autorisé devraient être adaptées pour passer de 28 tonnes à 38 tonnes maximum. Ces caractéristiques techniques seraient donc revues à la hausse par le gouvernement bruxellois afin de permettre la circulation de ces bus biarticulés à Bruxelles.

Il apparaît cependant que la compétence de modifier les caractéristiques techniques des véhicules reste fédérale. Si cela se confirme, des recours contre les décisions du gouvernement bruxellois sont susceptibles d'être introduits.

Les résultats officiels du test des bus biarticulés réalisé en avril 2017 sont-ils connus et, le cas échéant, le gouvernement bruxellois en a-t-il tenu compte dans son appréciation de la demande de la société De Lijn de faire circuler des trambus sur le

territoire de la Région bruxelloise ?

J'énonçais un certain nombre d'inquiétudes et de difficultés que m'inspire l'usage de bus biarticulés à Bruxelles. Avez-vous des éléments permettant de répondre à ces interrogations et de les objectiver ?

Le tracé prévu à Bruxelles est-il bien adapté et préserve-t-il la viabilité de la voirie et des habitations qui la jouxtent ?

Plus particulièrement, au vu du gabarit exceptionnel des bus biarticulés ou trambus, comment la Région prévoit-elle d'assurer le tracé d'itinéraires de déviation plausibles en cas d'inaccessibilité temporaire de la voirie sur leur parcours habituel ?

Comment s'est organisée la concertation entre la Région flamande, la société De Lijn, la Région bruxelloise et, le cas échéant, la STIB pour l'intégration de ces trambus à Bruxelles ?

Quand la mise en exploitation du trambus est-elle prévue à Bruxelles ?

Enfin, en ce qui concerne la compétence de la Région bruxelloise quant à la fixation des caractéristiques techniques de véhicules automobiles, un recours a-t-il été introduit pour conflit de compétences ou les Régions sont-elles bien compétentes pour ce type de modifications depuis la sixième réforme de l'Etat ?

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Over de plannen van Vlaanderen om de randgemeenten door middel van nieuwe tramlijnen te verbinden met het centrum van Brussel is al veel inkt gevloeid. Ze komen nu weer ter sprake naar aanleiding van het Brabantnet, en meer bepaald de verbinding tussen de Heizel en de luchthaven. Daarvoor zou uiteindelijk geen tram, maar een bus op de Brusselse Ring worden ingezet. Er komt ook een verbinding tussen Willebroek en het Brusselse Noordstation. Verrassend is dat Vlaanderen meent een bijkomende lijn van het Noordstation naar de*

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven pour sa question orale jointe.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les intentions de la Flandre concernant les nouvelles lignes de tram reliant la périphérie au centre de Bruxelles ont été largement décrites dans le passé. Cela n'a pas empêché les promoteurs du Réseau Brabant de repasser récemment les plats en faisant allusion aux divers projets envisagés à l'horizon 2020.

Si l'idée d'une liaison entre le Heysel et l'aéroport est maintenue, il faut noter qu'il ne s'agira pas d'un tram rapide mais d'un bus qui circulera en grande partie sur la partie nord du ring de Bruxelles. La

luchthaven te mogen exploiteren.

Er was sprake van dat de Vlaamse minister van Mobiliteit er op korte termijn mee zou instemmen om tramlijn 62 van de MIVB te verlengen tot de luchthaven. De infrastructuur is immers al afgewerkt tot de gebouwen van de NAVO. Het Vlaams Gewest verklaarde echter onlangs dat het Brabantnet de verbinding tussen het Noordstation en de luchthaven voor zijn rekening zou nemen. Ik vraag me af of het Vlaams gewest wel bereid is om nauw samen te werken aan gezamenlijke oplossingen voor de MIVB en De Lijn.

Heeft het Vlaams Gewest het akkoord over de verlenging van lijn 62 tot de luchthaven bevestigd?

Waarom heeft het Vlaams Gewest deze verbinding ook opgenomen in de plannen van het Brabantnet?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De tests van de MIVB met gelede bussen waren positief, al zouden de haltes nog moeten worden aangepast en dienen sommige routes nog te worden bijgestuurd. Het is echter niet de bedoeling dat de MIVB nog tijdens deze regeerperiode gelede bussen inzet.*

Met de drie tramlijnen van het Brabantnet wordt het aanbod van openbaar vervoer rond Brussel uitgebreid. Het is de bedoeling om de verbinding van de luchthaven via Vilvoorde naar de Heizel nog voor 2019 met een trambus op de Ring tot stand te brengen. Het is onwaarschijnlijk dat die tegen dan op het Brusselse grondgebied in een

liaison entre Willebroeck et la gare du Nord à Bruxelles reste aussi d'actualité. La surprise provient du droit que semble se réserver la Flandre d'exploiter une ligne supplémentaire allant de la gare du Nord à l'aéroport.

Récemment, vous avez fait état de l'existence d'un accord pour prolonger la ligne du tram 62 de la STIB jusqu'à l'aéroport, que le ministre flamand de la Mobilité était censé confirmer à court terme. Jusqu'ici, à notre connaissance, cet accord n'a pas été confirmé mais, selon des déclarations de la Région flamande, il semble que le Réseau Brabant incorpore la ligne reliant la gare du Nord à l'aéroport et ignore la liaison offerte par la ligne 62 de la STIB.

Il y a lieu de s'interroger sur la volonté de la Région flamande de travailler en concertation pour trouver des solutions conjointes et améliorer l'interpénétration des lignes tant de la STIB que de De Lijn.

L'infrastructure de la ligne 62 est bien en place entre la gare du Nord et le site de l'OTAN et toutes les conditions sont donc remplies pour que l'extension de la ligne jusqu'à l'aéroport soit assurée par la STIB.

L'accord annoncé sur l'extension de la ligne 62 jusqu'à l'aéroport est-il confirmé par la Région flamande ?

Pourquoi la Région flamande reprend-elle cette liaison dans ses projets de Réseau Brabant ?

M. Pascal Smet, ministre. - Nous avons déjà évoqué les tests effectués par la STIB sur les bus biarticulés de la ligne 71. Ils sont positifs, mais des aménagements seraient nécessaires, comme l'allongement des terminus et la planification de certains itinéraires. Comme je l'ai déjà dit, sous cette législature, le plan pluriannuel ne prévoit aucun projet concret d'emploi par la STIB de bus biarticulés.

Le projet de trois lignes de tram sur le réseau Brabantnet est intéressant, étant donné notre volonté d'augmenter l'offre de transport en commun autour de Bruxelles. L'une des trois lignes visées par De Lijn est celle reliant l'aéroport,

eigen bedding zal kunnen rijden. Uiteindelijk wil De Lijn een tramverbinding aanleggen, maar een trambus is al een stap in de goede richting.

De MIVB, Brussel Mobiliteit en De Lijn plegen overleg om afspraken te maken over de trajecten en aansluitingen tussen de metro en de trambus. De technische, juridische en veiligheidsaspecten moeten nog nader bestudeerd worden

De regering heeft in eerste lezing een ontwerp van besluit goedgekeurd om artikel 32 bis van het koninklijk besluit te wijzigen. Het ligt nu bij de Raad van State.

Het overleg met De Lijn verloopt rimpelloos. Het uiteindelijke doel is om het aanbod van openbaar vervoer voor Vlamingen en Brusselaars uit te breiden.

Er werd een principeakkoord gesloten over de verlenging van tramlijn 62 van de NAVO tot de luchthaven. Vlaams minister Ben Weyts, de MIVB en De Lijn zijn op de hoogte. Op dit ogenblik zijn de MIVB en De Lijn nog volop aan het onderhandelen. Zodra die gesprekken achter de rug zijn, zal het definitieve akkoord gesloten worden.

Volgens het principeakkoord neemt De Lijn of het Vlaams Gewest de niet onaanzienlijke kosten voor de infrastructuurwerken op het Vlaamse grondgebied voor zijn rekening. De MIVB zal de tramlijn, die grotendeels op Brussels grondgebied ligt, exploiteren.

De Lijn is het eens met deze regeling. De tramlijn is erg interessant voor de Brusselaars en de Brusselse economie.

Vilvorde et le Heysel au moyen d'un trambus sur le ring. Sur le long terme, De Lijn conserve son ambition d'établir une liaison de tram. Je préférerais un tram, mais l'option d'un trambus, facilement réalisable, constitue déjà un pas en avant.

De Lijn compte exploiter la ligne d'ici à 2019. Reste à savoir si cela se fera sur site propre, comme en Région flamande. Il me semble toutefois compliqué de disposer d'un site propre à Bruxelles d'ici à 2019.

La STIB et Bruxelles Mobilité rencontrent De Lijn pour préciser leurs demandes, clarifier leurs tracés et définir l'endroit où la meilleure correspondance sur les réseaux de la STIB, c'est-à-dire entre le métro et le trambus, peut être organisée.

Il convient également d'examiner cette demande plus en détail sur les plans technique et juridique, ainsi que sur le plan de la sécurité routière.

Le travail législatif est en bonne voie. Le gouvernement a déjà pris une première décision le 12 juillet, sur proposition de la secrétaire d'État Mme Debaets, en approuvant un projet d'arrêté en première lecture. Celui-ci modifie l'article 32 bis de l'arrêté royal que vous citez. L'avis du Conseil d'État a été sollicité.

La concertation avec De Lijn se déroule dans le cadre de l'accord de principe. Il n'est donc absolument pas question de conflit, ni de conflit d'intérêts. Nous collaborons avec les pouvoirs publics flamands en vue d'augmenter l'offre de transports en commun au bénéfice tant des Flamands que des Bruxellois.

En ce qui concerne la prolongation de la ligne de tram 62 du siège de l'OTAN à l'aéroport, un accord de principe a été conclu, et le ministre Ben Weyts, la STIB et De Lijn en ont été informés. Nous attendons les résultats des pourparlers à ce propos entre la STIB et De Lijn. L'accord sera finalisé une fois la situation clarifiée.

L'accord de principe est extrêmement clair, comme l'a annoncé le ministre-président M. Vervoort : De Lijn ou la Région flamande se chargera d'aménager l'infrastructure qui se trouvera en territoire flamand, et la STIB assurera l'exploitation de cette

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Kunt u ons de resultaten van de tests met de trambussen bezorgen? Of staan daar enkel algemeenheden in, zoals de verlenging van de bushaltes en dergelijke? Als er een nota bestaat, kan die dan aan de secretaris van de commissie worden bezorgd?*

Het besluit dat in eerste lezing werd aangenomen op 12 juli, ligt nu bij de Raad van State. Dan zal blijken of er een bevoegdheidsprobleem is.

Op mijn vraag over de wegomleggingen heb ik geen antwoord gekregen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De bussen rijden via de Romeinsesteenweg.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Is dat de omleiding of het normale traject?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Omgeleide bussen zouden waarschijnlijk niet via de Romeinsesteenweg, maar via de Heizel rijden.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Als zich een incident voordoet, moeten de bussen kunnen omrijden. Op zulke problemen kan*

ligne de tram dont le trajet se situe principalement sur le territoire bruxellois. Cela représente un investissement de taille pour De Lijn, puisque la ligne croisera le ring de Bruxelles.

De Lijn est tout à fait d'accord sur le fait que la STIB exploite cette ligne de tram, qui est très intéressante pour les Bruxellois et l'économie bruxelloise. Les habitants de Woluwe demandent également que son tracé soit prolongé.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il reste trois points en suspens.

Vous dites que les résultats du test des bus biarticulés nous sont rendus. Est-ce possible de les communiquer ? Ou s'agit-il uniquement de conclusions disant que cela roule dans les rues, qu'il faut juste adapter les quais d'arrêt ? Je veux seulement vérifier si une note existe et si elle peut être transmise au Parlement, d'autant plus que les parlementaires ont été invités à cette mise en situation. Cela pourrait donc être souhaitable de la transmettre au secrétaire de la commission.

Vous dites que, du point de vue juridique, un travail législatif a déjà été fait. Un arrêté a été adopté en première lecture le 12 juillet. Il passe maintenant au Conseil d'État, donc nous verrons bien à ce moment-là ce qu'il en est de la question de la compétence.

En ce qui concerne les itinéraires de déviation, je n'ai pas obtenu de réponse.

M. Pascal Smet, ministre.- Les bus passent par la chaussée Romaine.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Par la chaussée Romaine ? C'est l'itinéraire de déviation ou l'itinéraire normal ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est l'itinéraire qu'ils proposent. Mais une déviation sur cet axe est peu probable. Si cela se faisait, ce serait sans doute par le Heysel.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il faut juste prendre conscience du problème posé par la circulation de tels bus. En cas d'incident, ils doivent passer par un autre endroit. S'ils sont

men beter anticiperen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik betwijfel dat er zich problemen zullen voordoen, maar voorkomen is inderdaad beter dan genezen.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de geluidshinder van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).- *In het Brussels Gewest wordt lawaai als een van de belangrijkste bronnen van hinder beschouwd. Om het lawaai veroorzaakt door het openbaar vervoer te beperken, stelden Leefmilieu Brussel en de MIVB op 25 juni 2004 een overeenkomst op ter bestrijding van het lawaai en de trillingen van het openbaar vervoer.*

In die overeenkomst is opgenomen dat elke burger recht heeft op een gezonde geluidsomgeving. Artikel 3 legt de maximale geluidsniveaus voor trams en metro's vast. Een tram mag overdag

coincés dans le quartier de l'avenue de l'Arbre Ballon parce qu'ils ne peuvent pas passer par la chaussée Romaine, cela posera des problèmes qu'il vaut mieux anticiper.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne pense pas que cela causera des problèmes, mais il faut anticiper, en effet.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les nuisances sonores engendrées par les transports publics en Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- La pollution sonore est considérée comme l'une des premières causes de nuisance dans notre Région. À Bruxelles, les transports en commun sont une source majeure de ce type de nuisances. Pour encadrer et limiter celles-ci, Bruxelles Environnement et la STIB ont établi, le 25 juin 2004, une convention pour les trams et métros relative à la lutte contre le bruit et les vibrations des transports en commun.

Dans son article 3, cette convention affirme avant tout le droit des citoyennes et des citoyens à jouir d'un environnement sonore sain. Ce même article

maximaal 63 dB produceren en 's nachts 59 dB.

Op meerdere plaatsen leeft de MIVB die overeenkomst echter niet na. Zo stelden buurbewoners in Elsene een geluidsniveau van 90 dB vast.

De gemeente Schaarbeek had in 2013 het gebruik van voertuigen van het type 2000 op bepaalde tramlijnen moeten verbieden. Stelde u bij de uitwerking van de geluidskaarten voor het plan Quiet.brussels gelijkaardige tekortkomingen vast? Kunnen we een overzicht krijgen van de maximale geluidsniveaus die op de tramlijnen werden gemeten?

Kunnen we samen de alternatieve mogelijkheden overlopen voor gemeenten die met dergelijke hinder worden geconfronteerd? Hoe kunt u de MIVB verplichten de overeenkomst na te leven? Welke middelen trekt de regering daarvoor uit?

Bijna een jaar geleden stelde u ruisinfo.brussels voor, een gewestelijk portaal waar alle actoren en gegevens te vinden zijn. Op basis van de daar verzamelde gegevens krijgt de regering een beter beeld van de problemen in het gewest en kan ze gepaste oplossingen uitwerken.

Stelden uw diensten aan de hand van de gegevens op ruisinfo.brussels vast dat de MIVB regelmatig de maxima overschrijdt? Hoeveel klachten kwamen er binnen over de voertuigen van de MIVB? Overlegt u met de maatschappij over hoe ze zich aan de regels kan houden? Wat ondernam de MIVB om het probleem op te lossen?

instaure ensuite des seuils sonores à ne pas dépasser pour les trams et les métros circulant dans notre Région. Ces maximas sont de 63dB le jour et de 59dB la nuit pour le tram.

Nous devons toutefois constater que la STIB manque à ses engagements à cet égard en différents endroits. À Ixelles, par exemple, il n'est pas rare de relever ce type de manquements, notamment aux arrêts Buyl et Étoile. Après les travaux, le niveau sonore relevé à ces endroits par les riveraines et les riverains dépasse les 90dB.

En 2013 déjà, la commune de Schaerbeek avait dû interdire l'exploitation de certaines lignes de trams aux véhicules de types 2000. Lors de la réalisation des cartographies du bruit pour le plan Quiet.brussels, avez-vous pu constater ce même type de manquements ? Serait-il possible de connaître les niveaux sonores maximaux relevés sur les lignes de tram ?

Serait-il possible d'évaluer avec vous les alternatives qui s'offrent aux communes victimes de tels désagréments ? Quelles sont les mesures disponibles pour assurer le respect de cette convention ? Quels sont les moyens mis en place par le gouvernement à ces fins ? Je sais qu'il y a eu une grande évolution et qu'une série de modifications ont été opérées, comme le placement de coussins, mais force est de constater que les normes de bruit sont toujours dépassées.

Pourrions-nous évaluer ensemble les alternatives dont disposent les communes qui sont dans cette situation ?

Il y a près d'un an, vous lanciez la plate-forme infobruit.brussels, qui regroupe tous les acteurs et les données sur un même portail régional. Cette plate-forme doit permettre au gouvernement de s'appuyer sur les données recueillies pour mieux cerner les problèmes de la Région et de concevoir des solutions pour mettre en place des politiques d'assainissement adaptées.

L'exploitation des données d'infobruit.brussels a-t-elle amené vos services à ce même constat ? Pourriez-vous également m'indiquer la proportion de plaintes, récoltées par l'entremise de cette plate-forme, qui engagent la responsabilité des véhicules de la STIB ? Si ces véhicules sont concernés, avez-

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Op de geluidskaarten die op de website van Leefmilieu Brussel te vinden zijn, is te zien dat de meeste geluidshinder afkomstig is van het weg- en vliegverkeer, niet van de trams.*

Slechts 1% van de Brusselaars zou met een geluidsniveau van 55 dB of meer afkomstig van tram of metro worden geconfronteerd. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) is er vanaf dat niveau sprake van ernstige hinder. Ter vergelijking: 64% van de Brusselaars wordt aan datzelfde geluidsniveau veroorzaakt door het wegverkeer blootgesteld.

In de milieuovereenkomst tussen het Brussels Gewest en de MIVB zijn maxima vastgelegd die niet mogen worden overschreden: 63 dB overdag en 59 dB 's nachts voor trams. Uit de geluidskaarten blijkt dat die normen goed worden nageleefd en dat de problemen zich slechts op enkele zwarte punten voordoen. Die zwarte punten zijn gekend.

De voorbije jaren werden heel wat tramspoeren vervangen door sporen met trillingen- en geluidswerend materiaal. In de meeste gevallen volstond dat om het geluid onder het maximumniveau te houden.

Uit metingen naar aanleiding van klachten blijkt dat het geluidsniveau van de trams overdag schommelt tussen 60 dB en 63 dB. Dat is minder dan toegelaten.

Het klopt niet dat er in Elsene 90 dB werd gemeten.

Op geen enkele plaats produceren trams een geluid dat 90 dB haalt.

De milieuovereenkomst tussen het gewest en de MIVB werd op vrijwillige basis gesloten. Er is dan ook geen sanctie in opgenomen voor als de bepalingen of maximumwaarden niet worden nageleefd. Dat neemt niet weg dat de MIVB die zo

vous entamé une réflexion avec la société de transports pour qu'elle se conforme aux règles ? Quelles actions la STIB a-t-elle entreprises pour remédier à cette situation ?

M. Pascal Smet, ministre.- Premièrement, sur les cartes d'exposition au bruit disponibles sur le site de Bruxelles Environnement, vous constaterez que les principales sources de bruit sont liées au trafic routier, ainsi qu'au survol de Bruxelles, plutôt qu'au tram.

Par exemple, la cartographie du bruit a montré que seuls 1.000 Bruxellois, soit 1% de la population, étaient potentiellement exposés à des niveaux sonores, issus des trams et métros, supérieurs ou égaux à 55 décibels (dB) en journée et la nuit. Cette valeur est celle fixée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme constituant une gêne sérieuse. À titre de comparaison, 64% de la population sont soumis au même niveau sonore émis par la circulation routière.

Comme vous le dites, la convention environnementale entre la Région bruxelloise et la STIB définit les valeurs seuils à ne pas dépasser : 63dB le jour et 59dB la nuit pour le tram. Les cartes de bruit des trams et des métros aériens, basées sur une modélisation numérique, confirment que les valeurs de la convention sont bien respectées et que les problèmes se limitent à quelques points noirs bien identifiés et analysés.

Ces dernières années, le renouvellement des voies de tram a permis de résoudre de nombreux problèmes locaux par le placement de voies équipées désormais systématiquement de dispositifs de diminution des bruits et, surtout, des vibrations. Dans la toute grande majorité des cas, ces renouvellements effectués ont permis de respecter les valeurs de référence reprises dans la convention.

En ce qui concerne les niveaux sonores maximums, les campagnes de mesures sur le terrain, réalisées dans le cadre du traitement des plaintes, ont confirmé que les niveaux acoustiques spécifiques des trams variaient entre 60dB et 63dB en journée. Ils sont donc inférieurs aux limites prévues dans la convention. Il s'agit ici de niveaux acoustiques mesurés à la suite de plaintes. Le niveau acoustique

veel mogelijk moet respecteren.

Uiteraard hebben de gemeenten inspraak bij werken of nieuwe projecten. Ze kunnen de procedure starten die is opgenomen in de ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder, waarin staat dat Leefmilieu Brussel metingen uitvoert. Wanneer het agentschap een overschrijding van de richtwaarden vaststelt, stelt het een reeks maatregelen voor die de MIVB moet uitvoeren om de hinder te beperken.

Ten slotte maakt artikel 9 van de overeenkomst overleg met de omwonenden mogelijk. De gemeenten en het gewest kunnen vragen om informatiesessies te organiseren.

Het portaal ruisinfo.brussels is sinds november 2017 voor het groot publiek beschikbaar. Dat is nog niet lang genoeg om bruikbare statistieken te maken van de via het platform ingediende klachten. Het is echter wel al duidelijk dat ruisinfo.brussels zijn rol als informatiekanal vervult, want het telt meer dan 1.200 bezoekers per maand.

Daarvan gaat 1,5% op zoek naar informatie over het openbaar vervoer.

In de overeenkomst is opgenomen dat de MIVB een saneringsplan moet opstellen voor de zwarte punten, een klachtenregister moet bijhouden, een knelpuntenlijst moet opstellen en moet zoeken naar geschikte oplossingen.

Overigens denk ik dat het met het door trams veroorzaakte lawaai in Brussel wel meevalt in vergelijking met andere steden, al wil ik daarmee niet zeggen dat de betrokkenen geen hinder ondervinden.

moyen est inférieur.

Finalement, le niveau sonore de 90dB aux arrêts Buyl et Étoile, que vous mentionnez dans votre question, n'est pas correct.

Il n'existe aucun endroit où le bruit des trams serait de 90dB, ce qui correspond au bruit perçu dans une salle de concert de rock. La différence entre 60dB et 90dB n'est, en outre, pas anodine, sachant qu'un son de 90dB est entendu huit fois plus fort qu'un son de 60dB.

Il convient de rappeler que la convention environnementale passée entre la Région et la STIB est un accord volontaire de collaboration. Dans ce cadre, la convention ne prévoit pas de sanction proprement dite en cas de non-respect des dispositions qui y sont inscrites, ni en cas de dépassement des valeurs limites. Il va cependant de soi que les valeurs doivent être respectées autant que possible.

Bien évidemment, les communes ont toujours la possibilité de s'exprimer en cas de travaux ou de nouveaux projets, au travers des commissions de concertation, par la gestion des plaintes des riverains auprès de la STIB et de Bruxelles Environnement, par la vérification de la nuisance sur place et, le cas échéant, par la réduction de la nuisance via des solutions techniques ou pratiques telles que le meulage ou l'entretien.

Les communes peuvent également invoquer la procédure prévue par l'article 10 de l'ordonnance relative au bruit, qui stipule que Bruxelles Environnement réalise un rapport de mesures acoustiques ou vibratoires et, en cas de dépassement des valeurs seuils de la convention, propose une série de solutions que la STIB devrait mettre en œuvre pour réduire les nuisances.

Enfin, l'article 9 de la convention prévoit une concertation avec les habitants, ce qui permet aux autorités communales et régionales de demander l'organisation de séances d'information pour les personnes concernées.

Le portail infobruit.brussels est accessible au grand public depuis novembre 2017. Il est encore trop tôt pour pouvoir exploiter en détail les statistiques de plaintes introduites via ce portail. Par contre, son

rôle d'information sur les différents types de bruit est bien démontré, avec plus de 1.200 visiteurs par mois.

La consultation de la partie consacrée aux transports en commun représente 1,5% de ce total.

En ce qui concerne les actions à prévoir dans le cadre du traitement de ces plaintes, la convention prévoit que la STIB met en place un plan d'assainissement des points noirs. Elle prévoit notamment une gestion coordonnée des plaintes par la tenue d'un registre, une synthèse annuelle à l'occasion des rapports d'activité, une liste des points noirs justifiant une intervention prioritaire et la recherche concertée de solutions adéquates.

Je pense d'ailleurs, pour avoir visité nombre de villes dans le monde, que les trams sont souvent beaucoup plus bruyants ailleurs qu'à Bruxelles. Je ne dis pas qu'il n'y a pas de problème pour les personnes concernées, même si leur nombre est limité. Une seule personne, c'est une personne de trop. Toutefois, si l'on compare avec d'autres villes, nos avancées en la matière sont importantes.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (*in het Frans*).- *In Elsene lieten de omwonenden metingen uitvoeren, waaruit bleek dat tram 7 een geluidsniveau van meer dan 90 dB haalt.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik herhaal wat de MIVB mij heeft gezegd. Ik heb daar zelf geen metingen gedaan.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (*in het Frans*).- *Ik zal aan de buurtbewoners vragen door wie ze die meting lieten uitvoeren.*

Het is in elk geval verrassend, aangezien de sporen daar nog niet zo lang geleden werden vervangen. Je zou denken dat in 2018 alle mogelijke middelen worden ingezet om geluidshinder te beperken. De omwonenden liggen echter al een halfjaar wakker van het geluid en de trillingen.

- *Het incident is gesloten.*

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- J'ai pris note de vos propos, mais les riverains ont fait procéder à des mesures entre le carrefour entre l'avenue Buyl et le boulevard Général Jacques et le rond-point de l'Étoile. Il en ressort que le bruit, lors du passage des trams de la ligne 7, dépasse les 90dB.

M. Pascal Smet, ministre.- Je répète ce que la STIB m'a dit. Je n'ai personnellement pas pris les mesures.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Je demanderai aux riverains à qui ils ont confié la prise de ces mesures.

Quoi qu'il en soit, les résultats sont surprenants car les lignes viennent d'être restaurées dans le cadre des travaux du boulevard Général Jacques. On aurait donc pu penser qu'en 2018, toutes les techniques disponibles auraient été utilisées pour réduire ces nuisances sonores. Or, les riverains ne dorment plus depuis six mois à cause du bruit et des vibrations intenses. La situation est interpellante.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de parkeerapp van start-up Pasha".

De heer Paul Delva (CD&V).- Een paar weken geleden was er nogal wat te doen rond de komst van de nieuwe app Pasha, die vanaf september in de stad zou worden ontplooid om de openbare ruimte voor een privégarage waar enkel de eigenaar mag parkeren - er zijn ongeveer 60.000 dergelijke parkeerplaatsen in het Brusselse - efficiënter te benutten.

Het systeem zou als volgt werken. De eigenaar van een parkeergarage voert via de app zijn adres en gegevens in en krijgt vervolgens een digitaal signalisatiebord. Vervolgens moet de eigenaar de uren invoeren waarop de plaats voor zijn parkeergarage vrij is. Dan kan de huurder, de automobilist die een parkeergarage zoekt, via de applicatie de ruimte tegen betaling reserveren en verschijnt zijn nummerplaat op het digitale signalisatiebord. Zoals is volgens Pasha een legale manier om meer dan één auto te laten parkeren voor een garagepoort in de stad. De prijs van de parkeerplaats is afhankelijk van de zone waarin de garage zich bevindt en van het tijdstip.

Ik weet niet of de privéapp al werkt, maar ze zal ongetwijfeld een grote impact hebben op het parkeergedrag en de parkeermogelijkheden in Brussel.

Bent u op de hoogte van het initiatief? Wat vindt u ervan? Hebt u met de ontwikkelaars van de app gesproken? Weet u of de app vandaag inderdaad al in Brussel gebruikt kan worden? Zijn er soortgelijke initiatieven in binnen- of buitenland waarmee we dit initiatief kunnen vergelijken?

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'application de stationnement de la startup Pasha".

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *La nouvelle application Pasha, qui devait démarrer en septembre à Bruxelles, vise à louer l'espace situé devant le garage d'un particulier aux heures où il est libre. Cela peut concerner près de 60.000 emplacements de stationnement à Bruxelles.*

Concrètement, un panneau numérique apposé sur le garage par le propriétaire inscrit auprès de Pasha indique le numéro de plaque de l'automobiliste qui a réservé cet emplacement via l'application. Le prix de l'emplacement de stationnement dépend de l'endroit où il est situé et du créneau horaire.

Je ne sais pas si cette application fonctionne déjà, mais elle influencera certainement le stationnement à Bruxelles.

Avez-vous entendu parler de cette initiative ? Qu'en pensez-vous ? Avez-vous parlé avec les développeurs de l'application ? Cette application peut-elle déjà être utilisée à Bruxelles ? Existe-t-il des initiatives similaires, en Belgique ou à l'étranger, avec lesquelles on pourrait la comparer ?

Avez-vous fait examiner la faisabilité juridique de la location d'une partie de voirie publique par un particulier ?

Is het hele opzet volgens u juridisch in orde? Het gaat eigenlijk over het verhuren van een stuk openbare weg door een particulier, die daar geld mee kan verdienen. Hebt u laten onderzoeken of dat juridisch wel kan?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben op de hoogte van het initiatief. Er stellen zich inderdaad een aantal juridische vragen. Interpreteert Pasha de wetgeving in verband met garagetoegang niet verkeerd? Midden oktober ontmoet ik de verantwoordelijken van Pasha en in afwachting verkies ik geen verklaringen te doen. Ik wil eerst luisteren wat de initiatiefnemers te vertellen hebben en welke antwoorden ze op onze vragen formuleren.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik zal daarna opnieuw een vraag tot u richten om te weten hoe het gesprek verlopen is en hoe de zaak juridisch in elkaar zit.

- *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 nieuwe achterstand van de gewestelijke werkzaamheden".

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- U zei dat de heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan tegen eind september zou zijn afgerond, maar op de website van Brussel Mobiliteit staat dat de werken pas eind december klaar zullen zijn.

Krijgt de aannemer een boete omdat hij de deadline niet heeft gehaald? Waarom is er zo veel vertraging? Waarom hebt u geen maatregelen genomen, terwijl het feit dat er zo weinig mensen aan de slag waren al lang liet vermoeden dat er

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- Je suis au courant de l'initiative. Plusieurs questions juridiques se posent effectivement. Les responsables de Pasha n'interprètent-ils pas erronément la législation relative aux entrées de garage ? Je ne ferai aucune déclaration avant de les avoir rencontrés à la mi-octobre et écouté leurs réponses à nos questions.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- Je vous adresserai une nouvelle question pour en prendre connaissance et savoir ce qu'il en est d'un point de vue juridique.

- *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 nouveaux retards des chantiers régionaux".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le retard accumulé par le chantier de l'avenue Franklin Roosevelt n'en finit pas de faire parler de lui. Vous annonciez que le réaménagement de la voirie serait terminé pour la fin du mois de septembre. Or, nous sommes le 1er octobre et nous apprenons, sur le site de Bruxelles Mobilité, que le chantier de cet axe important de la capitale ne sera finalement terminé qu'en décembre. Vu la lenteur du chantier, j'en doute.

Des pénalités sont-elles prévues à l'encontre de l'entrepreneur qui n'a pas respecté les délais ?

vertraging zou zijn.

Er werd niet gecommuniceerd over de overschrijding van de deadline. Beteekt dat dat de afronding van andere werken, zoals bij Reyers, ook niet volgens de planning zullen gebeuren? Dat is informatie die burgers interesseert.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Mevrouw Delforge, in tegenstelling tot wat u beweert, worden de gewestelijke werven bijna altijd op tijd of zelfs voor de deadline opgeleverd! Dat neemt niet weg dat er vertraging kan zijn.

In dit geval was de vertraging niet onverwacht, want we houden het verloop van de werken nauwlettend in de gaten. Het contract voorziet ook in sancties. Meestal gaat het om 5% van de aanbesteding, maar in het geval van de Franklin Rooseveltlaan is dat 10%.

Als het gewest werken uitvoert, moet het rekening houden met de water- en gasleiding, met de riolering en kabels, waarvoor telkens andere bedrijven verantwoordelijk zijn. Tot 75% van de duur van werken valt in sommige gevallen toe te schrijven aan nutsbedrijven! In dit geval was het Sibelga dat anderhalve maand vertraging heeft opgelopen.

De werf moest ook worden afgestemd wat er in de Vorstlaan en de Generaal Jacqueslaan gebeurde en op meerdere grootschalige privéwerven. Ook de bijzondere noden van ambassades en particulieren hebben gevolgen voor de uitvoeringstermijnen. Het komt er op aan om een evenwicht te vinden.

Zoals we hebben geëist, is de vertraging grotendeels goedgemaakt door de aannemer. U hebt het helaas niet gefilmd, maar op 17 september waren er 45 arbeiders tegelijkertijd aan de slag! Alleen het leggen van de stoep tegels heeft vertraging opgelopen omdat Sibelga eerst de privéaansluitingen in orde moet brengen. Eind

Pourquoi une telle accumulation de retards ? Pourquoi aucune mesure n'a-t-elle été prise, alors que la faible intensité de main-d'œuvre sur le chantier laissait présager de longue date ce retard ? Je tiens à votre disposition une petite vidéo très éclairante à ce sujet.

Aucune communication n'a été faite concernant l'allongement des délais. Faut-il s'attendre à ce que les calendriers de finalisation d'autres chantiers, comme celui de Reyers, soient réévalués ? Ces informations intéressent tous les citoyens, fortement pénalisés par les perturbations aux quatre coins de Bruxelles.

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Delforge, contrairement à ce que vous prétendez, les chantiers régionaux sont presque toujours finis à temps, voire plus tôt que prévu ! Il peut toutefois arriver qu'un chantier soit en retard, comme cela peut être le cas dans les communes, comme à Woluwe-Saint-Lambert ou à Etterbeek. D'ailleurs, tous ceux qui ont déjà aménagé leur maison comprennent qu'un retard est toujours possible !

Ici, ce n'est pas soudain, puisque le chantier est suivi de près. Le contrat prévoit d'ailleurs des sanctions. Elles représentent en général 5% du prix du marché, mais pour le chantier de l'avenue Franklin Roosevelt le contrat prévoit 10% en guise de sanctions si les engagements contractuels concernant les délais d'exécution ne sont pas respectés.

Nous avons en effet besoin de plus de temps car Sibelga, une firme privée, a pris un mois et demi de retard. Je le répète, quand la Région réalise des travaux, elle doit tenir compte de l'alimentation en eau et des égouts, qui dépendent de Vivaqua, mais aussi des conduites de gaz (Sibelga), des câbles de Proximus, etc.

Jusque 75% de la durée d'un chantier peuvent être liée aux impétrants ! Dans ce chantier-ci, Sibelga a besoin de plus de temps, par conséquent, la Région aussi. D'où le retard d'un mois et demi.

Concernant les feux de signalisation, le marché devait être étendu et une contrainte de coordination existait avec les chantiers de l'avenue de la Forêt et du boulevard Général Jacques, mais aussi avec

oktober zijn er terug tweemaal twee rijbanen beschikbaar. Nieuw asfalt komt in november.

De Commissie voor de Coördinatie van de Bouwplaatsen coördineert de werken.

Bij Reyers hangt alles af van mogelijke tegenslagen. Als alles goed gaat, moeten de werkzaamheden begin 2019 klaar zijn.

plusieurs gros chantiers privés en cours. Les besoins particuliers des ambassades et des riverains ont également des répercussions sur les délais d'exécution. Nous devons donc trouver un équilibre. Nous ne sommes pas en Chine, où l'on ferme carrément une voirie en se dédouanant de toute responsabilité pour le reste.

Toutefois, comme nous l'avons exigé, les retards sont en grande partie comblés par l'entrepreneur. Vous ne l'avez malheureusement pas filmé, mais le 17 septembre, 45 ouvriers se trouvaient en même temps sur le chantier ! Le retard ne concerne guère que la finalisation de la pose des dalles de trottoir, qui doit attendre la fin des interventions de Sibelga au niveau des raccordements privés. Par contre, la réduction à deux fois une bande de circulation devrait prendre fin en octobre, pour un retour à la configuration normale de deux fois deux bandes et le réasphaltage en novembre.

Tous les chantiers de la Région sont coordonnés par la Commission de coordination des chantiers. Nous surveillons toutes les interventions dans cette zone.

En ce qui concerne le chantier de génie civil de Reyers, tout dépend des intempéries éventuelles, des aléas techniques... Si tout va bien, il devrait être achevé pour début 2019. Tout le monde y travaille. Si vous êtes déjà allée sur place, vous aurez pu constater qu'il s'agit de chantiers d'ingénierie civile de grande d'envergure.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Er zijn 45 arbeiders gedurende één dag op een werf aan het werk geweest. U vindt dat geweldig, maar ik stel mij vooral vragen over alle dagen dat er niemand aan het werk was. Ik hoor van omwonenden van meerdere werven dat dat regelmatig voorkomt.*

De werken lopen drie maanden vertraging op door een vertraging van anderhalve maand bij Sibelga. Logisch, het gaat hier immers om twee kilometer weg, waar de voetpaden worden heraangelegd, de asfaltlaag vernieuwd en er boven dien een fietspad wordt aangelegd.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je constate qu'il y a eu 45 ouvriers pendant une journée sur un chantier. Vous me dites que c'est génial, mais je suis davantage préoccupée par les jours où il n'y a pas eu d'ouvrier du tout ! De nombreux riverains nous ont parlé de ce phénomène sur plusieurs chantiers.

Vous nous dites que le chantier aura trois mois de retard en raison du retard d'un mois et demi accumulé par Sibelga. C'est logique ! Nous parlons tout de même d'une voirie de deux kilomètres de long, sur laquelle on refait les trottoirs, on renouvelle l'asphalte et on ajoute une piste cyclable.

M. Pascal Smet, ministre.- Changez de profession

Doe het dan zelf als u het beter kunt! Ik heb met de ingenieurs overlegd ...

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb u niet onderbroken, onderbreekt u mij nu dan ook niet.*

Sibelga heeft vertraging opgelopen. Onlangs keurde het parlement een ordonnantie over de werven goed. Ik stelde toen voor om een amendement in te dienen waarin een minimaal aantal arbeiders verplicht zou worden, maar dat is blijkbaar niet doorgedrongen.

U verwijst naar privéwerven, waar er ook vaak vertragingen zijn. Op een werf die ik regelmatig passeeer, is er echter soms minder volk aan het werk dan op een werf waar één huis wordt gebouwd!

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Volgens de aannemers zijn er geen arbeiders beschikbaar.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Dat krijg je als één aannemer alle werven krijgt toegewezen! Misschien moet u wat beter over de voorwaarden nadenken! Als een minimaal aantal arbeiders vereist zou zijn, zouden bepaalde aannemers misschien twee keer nadenken voor ze hun kandidatuur indienen en krijgt een andere aannemer ook een kans.*

De gevolgen van een vertraging bij openbare werken zijn overigens niet dezelfde als bij privéwerken. In dit geval gaat het om aanzienlijke hinder, waarvan van de grootste slachtoffers de zachte weggebruikers en de MIVB zijn.

- Het incident is gesloten.

et faites les travaux ! Nous avons parlé avec les ingénieurs...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne vous ai pas interrompu, ne m'interrompez pas. Je propose que l'on fonctionne comme cela à l'avenir !

Vous dites que Sibelga a pris du retard. Il y a peu, nous avons voté une ordonnance relative aux chantiers. À cette occasion, j'avais suggéré un amendement, à savoir l'imposition d'une intensité de main-d'œuvre minimale. Apparemment, ce qui se conçoit bien ne s'énonce pas clairement ici. Ce point était soi-disant assez clair dans les développements du texte.

Je crois que c'est pourtant là que se trouve le cœur du problème. Je prends pour exemple un chantier le long duquel je passe régulièrement et je sais donc très bien de quoi je parle. Je constate qu'il est régulièrement déserté. Vous aimez les analogies avec les chantiers privés qui prennent du retard, mais je vous répondrai qu'il y a parfois moins d'ouvriers sur ce tronçon de deux kilomètres que sur le chantier privé d'une simple habitation !

M. Pascal Smet, ministre.- Les entrepreneurs disent qu'il n'y a pas d'ouvriers disponibles.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il est normal qu'aucun ouvrier ne soit disponible, puisqu'un seul entrepreneur s'approprie tous les marchés ! Peut-être faudrait-il justement réfléchir aux conditions ! Peut-être également que, s'il était question de l'intensité de la main-d'œuvre, certains entrepreneurs y réfléchiraient à deux fois avant de soumissionner un chantier, ce qui permettrait à un autre entrepreneur de prendre la relève.

En attendant, toujours en ce qui concerne l'analogie entre chantiers privés et chantiers publics, je pense que les conséquences ne sont pas les mêmes. Il m'importe peu de savoir que Monsieur ou Madame X a pris un mois de retard sur son chantier privé. Généralement, ce retard est d'ailleurs inclus dans les délais d'exécution. Ici, par contre, nous parlons de nuisances assez fortes, dont les premières victimes sont les usagers actifs et la STIB.

Comme tout le monde et à juste titre, je m'inquiète

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

betreffende "de aanslepende
verslechterende staat van de
Ninoofessteenweg".

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

des retards observés sur des chantiers. Certains jours, on n'y rencontre que deux ou trois ouvriers, voire pas du tout, et vous vous enorgueillissez qu'il y en ait eu, un jour, 45 en un coup sur un chantier particulier. Ce jour-là, vous étiez certainement sur place pour filmer l'événement ! C'est dommage...

- *L'incident est clos.*

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

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

concernant "la détérioration persistante de la chaussée de Ninove".

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