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 22 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 22 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 criv@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 criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Kenza Yacoubi 5

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 "de invoering van een nieuw systeem voor elektrische deelsteppen in het Brussels Gewest".

Interpellatie van mevrouw Céline Delforge 5

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

betreffende "de invoering van autonome pendelvoertuigen".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

De heer Pascal Smet, minister

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 10

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

betreffende "de nieuwe narigheid bij de werkzaamheden op het Rogierplein".

SOMMAIRE

Question orale de Mme Kenza Yacoubi 5

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

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,

concernant "le lancement d'un nouveau système de trottinettes électriques partagées en Région bruxelloise".

Interpellation de Mme Céline Delforge 5

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

concernant "la mise en service des navettes autonomes".

Discussion – Orateurs :

Mme Céline Delforge (Ecolo)

M. Pascal Smet, ministre

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 10

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

concernant "un nouveau contretemps dans le déroulement du chantier de la place Rogier".

Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	11	Question orale de M. Pierre Kompany	11
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 elektrische Villo-fietsen".		concernant "les Villos électriques".	
Mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert	11	Question orale de M. Michaël Vossaert	11
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 evaluatie van de testfase van het project om paaltjes te plaatsen op de Gentsesteenweg".		concernant "l'évaluation de la phase test du projet d'installation de potelets sur la chaussée de Gand".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	14	Question orale de M. Marc Loewenstein	14
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 uitvoering van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen".		concernant "la mise en œuvre de l'ordonnance 'chantiers'".	
Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamoulle	19	Question orale de Mme Véronique Jamoulle	19
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 Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		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,	
betreffende "de investeringen in de openbare verlichting en de beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen".		concernant "les investissements dans l'éclairage public et la sécurisation des passages piétons".	

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW KENZA YACOUBI

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 "de invoering van een nieuw systeem voor elektrische deelsteppen in het Brussels Gewest".

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

QUESTION ORALE DE MME KENZA YACOUBI

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

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,

concernant "le lancement d'un nouveau système de trottinettes électriques partagées en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de invoering van autonome pendelvoertuigen".

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Volgens de pers zal de MIVB tegen de zomer van 2019 een zelfrijdend voertuig testen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Sinds februari werkt het departement Strategy & Innovation van*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la mise en service des navettes autonomes".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous avons appris récemment par la presse que la STIB testera d'ici l'été 2019 un véhicule autonome sur le territoire de la Région. Nous découvrons ainsi que le département Strategy & Innovation de la société

de MIVB daaraan met de Parijse openbare vervoersmaatschappij. Naar verluidt zou een offerteaanvraag voor de huur van twee zelfrijdende pendelvoertuigen gepubliceerd zijn.

Dat bericht verbaasde me. Ik heb de indruk dat de MIVB die beslissing intern heeft genomen, want ik herinner me niet dat dat in het beheerscontract vermeld staat of dat de regering plannen had op dat vlak. We ontdekken nu dus dat de MIVB, die al heel wat projecten en studies lopen heeft, meewerkt aan een technologie niet nog niet gebruiksklaar is.

Waarom neemt de MIVB deel aan die studie?

Aan welke behoefte moet het pendelvoertuig beantwoorden? Het antwoord op die vraag is belangrijk, want het houdt verband met welk netwerk we willen uitwerken.

Behoort de ontwikkeling van zelfrijdende pendelvoertuigen tot de openbare dienstverlening door de MIVB?

Wordt dit project politiek gecontroleerd of kan de MIVB dit vrij ontwikkelen?

Welk budget is bestemd voor die test? Aangezien daarover nog geen openbaar debat gevoerd werd, vraag ik me af onder welke begrotingslijn dit project staat ingeschreven.

Zelfrijdende pendelvoertuigen roepen politieke, ethische en budgettaire vragen op. Zal hun gebruik veralgemeend worden of worden ze beperkt ingezet?

régionale travaille activement sur ce projet depuis le mois de février, en partenariat avec la Régie autonome des transports parisiens (RATP). Nous apprenons également qu'un appel d'offres a été lancé pour la location de deux navettes autonomes pouvant circuler sans chauffeur.

J'ai été étonnée par cette nouvelle. Nous nous trouvons en effet face à une technologie en phase de test qui soulève énormément de questions. J'ai l'impression que cette décision a été prise au sein de la STIB. Je ne me rappelle pas avoir lu quoi que ce soit à ce sujet dans le contrat de gestion, ni que vous ayez vous-même évoqué ce point comme étant un projet du gouvernement. Subitement, on découvre que la STIB, qui a déjà bon nombre de projets et d'études en cours pour le moment, est occupée à travailler sur une technologie qui, en définitive, n'est pas encore mûre. Cela signifie donc que nous nous plaçons du côté des innovateurs, mais sans savoir exactement dans quel cadre.

Une série de questions importantes se posent donc. Tout d'abord, puisque la technologie n'est pas encore au point, du moins pour être utilisée par un transporteur public, qu'est-ce qui motive la STIB à prendre part aux études ? Lorsqu'une technologie est mûre, il est tout à fait possible de l'acheter sans avoir à mener des recherches en matière de développement pour y recourir.

À quel besoin ce type de navette est-il censé répondre ? Cette question est d'importance et dépasse le volet purement technique. Elle nous invite à réfléchir au réseau que nous souhaitons mettre en place.

Le développement de navettes autonomes s'inscrit-il dans la mission de service public confiée à la STIB ? Il ne me semble pas avoir vu cela dans le contrat de gestion.

Ce projet est-il contrôlé au niveau politique ou la STIB est-elle libre de le développer comme elle le souhaite ?

À combien s'élève le budget consacré à ce test ? Sachant qu'aucun débat public n'a encore eu lieu, dans quelle ligne budgétaire s'inscrit-il ?

Ces navettes autonomes posent non seulement des

questions sur l'emploi, mais aussi des questions politiques, éthiques et budgétaires. Envisage-t-on de généraliser le modèle ou, au contraire, de le réserver à des circonstances plus ponctuelles et limitées ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het gaat in geen geval om de definitieve lancering van zelfrijdende pendelvoertuigen, maar over experimenten van korte duur met een toenemende moeilijkheidsgraad om de nieuwe technologie te leren beheersen. De test gaat gepaard met een haalbaarheidsstudie en een impactstudie op het openbaar vervoer in Brussel. Ik kom daar in het begin van het volgend jaar op terug.*

De MIVB wacht niet op het resultaat van het experiment in Parijs, want de resultaten zullen verschillen van stad tot stad en kunnen niet zomaar gekopieerd worden. Ze zijn wel nuttig om het experiment aan te vangen.

Zelfrijdende pendelvoertuigen maken deel uit van de vervoermiddelen van het volgende decennium. We moeten anticiperen op de mogelijke concurrentie van deze technologie die de traditionele vervoermiddelen zou kunnen benadelen. Het is bovendien interessant om te zien hoe de reizigers op dit vervoermiddel reageren. De studie zal verschillende scenario's voor het openbaar vervoer met zelfrijdende voertuigen voorstellen. Het is duidelijk dat de MIVB daarbij een rol kan spelen.

De klassieke openbare vervoermiddelen, zoals de metro, de tram en de bus, zullen naast het privévervoer blijven bestaan, maar de zelfrijdende pendelvoertuigen zullen de privéwagens vervangen. In Brussel zouden er 26.000 zelfrijdende deelvoertuigen nodig zijn.

De testen zullen nuttige informatie opleveren voor de ontwikkeling van dit nieuwe type van dienstverlening.

Aangezien het gaat om testen van beperkte duur om na te gaan of de integratie van dit vervoermiddel in het aanbod van de MIVB gewenst is en het aantrekkelijker maakt, valt het wel onder de opdracht van openbare dienstverlening van de

M. Pascal Smet, ministre.- Il ne s'agit en aucun cas d'un lancement définitif de navettes autonomes, mais d'expérimentations à durée limitée avec des difficultés croissantes pour apprendre à maîtriser ces nouvelles technologies de mobilité. Le test ne se fait pas tout seul. Nous menons parallèlement une étude d'opportunité des véhicules autonomes et de leurs incidences sur les transports publics à Bruxelles. J'y reviendrai au début de l'année prochaine.

La STIB n'attend pas les résultats de l'expérimentation parisienne, car il est impossible de reproduire ce type de résultats d'une ville à l'autre. Les enseignements de la RATP sont utiles pour entamer l'expérience en Région de Bruxelles-Capitale, mais les caractéristiques de la Région bruxelloise et de l'Île-de-France sont trop différentes et un simple copier-coller est illusoire.

Ce type de mobilité (les navettes autonomes) fait partie des modes de déplacement de la prochaine décennie. Les technologies sur lesquelles il repose impliquent l'émergence d'une concurrence privée qui pourrait être préjudiciable aux modes traditionnels et qu'il convient d'anticiper. Par ailleurs, il est intéressant de voir comment les voyageurs vivent un tel moyen de transport. L'étude montrera les différents scénarios possibles de véhicules autonomes au service des transports publics. Il est clair que la STIB pourrait jouer un rôle à cet égard.

L'avenir tend vers une évolution de ces navettes autonomes. Les transports en commun classiques comme les métros, les trams et les bus, continueront d'exister en complémentarité des modes de transport privés. Les navettes autonomes sont appelées à remplacer les voitures privées. C'est en tout cas l'idée qui est suivie. Certains disent qu'à Bruxelles, pour remplacer les véhicules particuliers en circulation, il faudra prévoir 26.000 navettes autonomes partagées.

Les tests prévus doivent permettre de préparer et

MIVB.

Aangezien op dit ogenblik de begrotingsimpact van het experiment beperkt is en het niet de bedoeling is van de MIVB om op korte termijn een vervoermiddel toe te voegen, beperkt de politieke controle zich tot de registratie en de integratie van de verworven kennis om op lange termijn de mobiliteitsstrategie richting te kunnen geven. Daarover beslist het gewest.

De MIVB werkt uiteraard samen met de directie Strategie van Brussel Mobiliteit. Aangezien het om een experiment gaat, zal er minstens een jaar nodig zijn om de gegevens te verzamelen die de reflectie van de Brusselse regering kunnen voeden.

Wanneer de regering de technologie - binnen tien of twintig jaar - zal willen invoeren, zal er ongetwijfeld een openbaar debat georganiseerd worden. Dat zal volgens mij toch nodig zijn.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Uw antwoord bevestigt wat ik al vreesde: de MIVB experimenteert op eigen houtje, zonder dat we weten waarom of hoe ...*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat heb ik niet gezegd. U gaat wel erg kort door de bocht.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- U zegt dat de Parijse resultaten niet bruikbaar zijn omdat die tests in Île-de-France en niet alleen in Parijs gebeuren. De MIVB probeert de technologie geschikt te maken voor een dichte stadsomgeving.*

d'engranger les enseignements utiles aux développements ultérieurs de ces nouveaux types de services de mobilité de proximité.

S'agissant de tests de durée limitée visant à étudier la pertinence d'une intégration possible de ce nouveau mode de transport dans l'offre de la STIB, dans l'unique but de rendre celle-ci plus attractive, ce développement s'inscrit bien dans le cadre de la mission de service public de la STIB.

Dans la mesure où il s'agit, à ce stade, d'une expérimentation dont l'impact budgétaire est limité, sans objectif de mise en place à court terme d'un mode additionnel à la STIB, la supervision politique se limite à l'enregistrement et l'intégration des connaissances qui seront acquises, en vue d'orienter à plus long terme sa stratégie de mobilité. Cette décision appartient à la Région.

La STIB agit évidemment en concertation avec la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité. Comme il s'agit plutôt d'expérimentations, il faudra probablement au minimum un an afin de récolter des données pertinentes susceptibles d'alimenter à terme la réflexion du gouvernement bruxellois à ce sujet.

Plus tard, quand nous envisagerons l'introduction de cette technologie - des délais de dix, quinze ou vingt ans sont évoqués -, un débat public sera sans doute organisé. Il sera en tout cas nécessaire, selon moi.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre réponse confirme ce que je craignais : la STIB expérimente dans son coin, mais on ne sait pas très bien pour quoi faire, ni comment...

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit ça. C'est un peu réducteur.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous me dites qu'on ne peut pas se servir des résultats de la RATP parce que la situation n'est pas comparable, car la RATP expérimente en Île-de-France et non à Paris. La STIB, elle, essayerait d'adapter cette technologie à un milieu urbain dense.

(Opmerkingen van de heer Smet)

We hebben het ook over een technologie die nog niet rijp is. Het is duidelijk dat er in de toekomst zelfrijdende auto's zullen komen, maar ik begrijp niet waarom u tegenstrijdige dingen beweert. Volgens u zullen zelfrijdende auto's de particuliere auto's vervangen. Wil de MIVB, net zoals een aantal privéaanbieders, deelauto's beschikbaar maken? Is dat een taak voor een openbare dienstverlener? Moeten we dan de ordonnanties niet aanpassen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, want we weten het nog niet. Ik heb zelf een algemenere studie besteld.*

U stelt terechte vragen. De zelfrijdende auto komt er vroeg of laat en daar moeten we ons op voorbereiden.

Dat roept een fundamentele vraag op: moeten we voor een concessie zorgen? Zal de MIVB instaan voor de exploitatie of moeten we de organisatie aan de privésector laten? Die vragen rechtvaardigen de parallelle studie die nu loopt.

Over enkele jaren moeten we beslissen over welk model we kiezen, maar ik zit met dezelfde vragen als u. Hoe dan ook, de MIVB wou, net als de Franse RATP, tests uitvoeren.

We kunnen ons niet principieel tegen tests verzetten, want ze leveren nuttige informatie op. Dat er tests worden uitgevoerd betekent echter niet dat de MIVB op het punt staan om een beslissing te nemen.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik begrijp dat er nog geen beslissing is*

(Remarques de M. Smet)

Nous parlons aussi d'une technologie qui n’est pas mûre. Je suis d'accord : à l'avenir, des véhicules autonomes vont certainement se développer. Je ne dis pas qu'ils n'existeront pas, mais je ne comprends pas que vous souteniez des choses contradictoires. Il s'agirait, selon vous, de remplacer les véhicules privés. Il faut être clair, car la STIB a suffisamment de défis à relever. Est-ce la STIB qui souhaite exploiter des véhicules autonomes partagés, à l'instar d'un opérateur privé actuel ? Est-ce une mission de service public sur certaines lignes, ce qui est encore autre chose ? N'est-il alors pas temps d'adapter les ordonnances ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, pas du tout, puisque nous ne le savons pas encore. J'ai moi-même commandé une étude complémentaire plus globale.

Les questions que vous mentionnez sont justifiées. Je me suis entretenu avec des constructeurs automobiles, experts et autres, et cela arrivera certainement un jour. Il importe de nous y préparer.

Se pose alors une question effectivement cruciale en matière de gestion : allons-nous prévoir une concession ? La STIB en détiendra-t-elle l'exploitation ou son organisation sera-t-elle laissée au secteur privé ? Toutes ces questions doivent encore être tranchées, au-delà des expériences en cours. C'est ce qui justifie une étude parallèle.

Une telle étude est également en cours et il faudra quelques années pour décider du modèle à mettre en œuvre. Mais vos questions sont pertinentes et je me les pose moi-même. Le fait est que la STIB, à l'instar de la RATP française, a voulu réaliser des tests.

On ne peut pas s'opposer par principe aux expérimentations dès lors qu'il y a des enseignements à en tirer. Mais ce n'est pas parce que ces opérateurs sont en train d'effectuer des tests qu'ils sont prêts à en débattre, à prendre des décisions ou à mettre de telles décisions en œuvre.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai bien compris qu'il n'y avait pas de décision et c'est ce qui

genomen en dat verontrust me. Ik vind dat het beleid moet anticiperen op de tests of er tenminste gelijke tred mee moet houden. De hamvraag is of we zelfrijdende auto's bij het openbaar vervoer willen onderbrengen of niet.

Moet de MIVB zich bezighouden met het onderzoek en de ontwikkeling van zulke voertuigen?

We moeten snel een ruim openbaar debat voeren over wat we precies willen. Heeft de MIVB geen dringendere opdrachten? Als de tests met zelfrijdende voertuigen pertinent zijn, moeten er middelen en een beheerscontract tegenover staan.

m'inquiète. Nous sommes d'accord sur les questions politiques posées. J'estime que l'encadrement politique doit précéder ces expérimentations ou aller de pair avec elles. Peu importe que la STIB soit championne en véhicules autonomes, la question est de savoir ce que l'on souhaite : des véhicules autonomes avec du transport public ou pas.

Est-il pertinent, sur le plan technologique et politique, que la STIB se lance dans la recherche et le développement de ces véhicules ? Certes, la question se posera pour les milieux urbains denses, mais les situations entre Bruxelles et d'autres villes sont comparables à l'égard de la densité du trafic.

Il faut se saisir très rapidement du problème pour réfléchir au type d'encadrement nécessaire et lancer des débats publics larges, avec la participation, bien évidemment, de Bruxelles Mobilité. Je suis très dubitative car la question est posée uniquement sous l'angle de la recherche technologique. La STIB n'a-t-elle pas d'autres missions plus prioritaires ? Si on estime cette mission pertinente, elle doit se traduire dans les budgets et les contrats de gestion.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat bereiden we momenteel voor. U moet de test in de context van die voorbereiding zien.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Intussen houdt de MIVB zich bezig met iets wat misschien te hoog gegrepen is.*

- Het incident is gesloten.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous sommes en train de le préparer. Il faut voir le test dans le cadre de la préparation.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- En attendant, je vois une STIB qui se consacre à quelque chose qui, peut-être, la dépasse.

- L'incident est clos.

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 nieuwe narigheid bij de werkzaamheden op het Rogierplein".

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 "un nouveau contretemps dans le déroulement du chantier de la place Rogier".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de elektrische Villo-fietsen".

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "les Villos électriques".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT

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

betreffende "de evaluatie van de testfase van het project om paaltjes te plaatsen op de Gentsesteenweg".

QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT

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

concernant "l'évaluation de la phase test du projet d'installation de potelets sur la chaussée de Gand".

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Enkele maanden geleden interpelleerde ik u al over de paaltjes in de Gentsesteenweg. Die leiden tot heel wat commotie, maar het probleem reikt nog verder. We moeten de volledige inrichting van die belangrijke winkelstraat herzien.*

Op 28 november 2017 plaatste het gewest paaltjes op de Gentsesteenweg om het fietspad te beveiligen. Dat lokte heel wat protest uit van de winkeliers, die niet op de hoogte waren gebracht. In januari 2018, na meerdere overlegvergaderingen, werd overeengekomen om plooibare paaltjes te plaatsen op een aantal strategische plaatsen en de leveringszones uit te

M. Michaël Vossaert (DéFI).- M. le ministre, je vous avais déjà interrogé, il y a quelques mois, sur le même sujet. Dans ma commune, le débat a également eu lieu au conseil communal, parce que le sujet a suscité beaucoup de réactions auprès de l'ensemble des acteurs, que ce soit au niveau économique avec les représentants des commerçants, ou des autres personnes concernées.

Il n'y a pas que la question de la mise en place de potelets qui se pose aujourd'hui. C'est vraiment l'utilisation et le réaménagement de cette chaussée, de cette artère commerciale importante en Région bruxelloise, et en particulier dans ma commune,

breiden. Het was de bedoeling om dubbelparkeren te voorkomen.

Er parkeren evenwel heel wat gewone auto's op die leveringszones, waardoor de bestelwagens dubbel moeten parkeren om te laden en lossen, met alle verkeersproblemen van dien. Er werd zelfs een filmpje gepost van auto's die over het voetpad reden. De paaltjes hebben dus de veiligheid en de doorstroming niet verbeterd. Integendeel, ze hebben de mobiliteitsproblemen gewoon verplaatst.

Hebt u de testfase geëvalueerd? Wat zijn de conclusies? Wat zult u doen om de problemen op te lossen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De evaluatie moet nog plaatsvinden. Wij wachten nog op informatie over de politiecontroles en op antwoorden van de burgemeester van Molenbeek.*

Ik heb inderdaad vernomen dat er vaak auto's parkeren op de leveringszones in de Gentsesteenweg tussen Zwarte Vijvers en de Vierwindenstraat, waardoor bestelwagens dubbel moeten parkeren op de openbare weg om te laden

qui sont en jeu.

Le 28 novembre 2017, la Région a fait placer des potelets sur la chaussée de Gand, afin de sécuriser la piste cyclable marquée. Cette situation avait entraîné des protestations de la part des commerçants, non avertis de ces travaux. En janvier 2018, à la suite de réunions de concertation entre les différents acteurs du dossier, il avait été convenu d'installer des potelets pliables à des endroits stratégiques et d'augmenter les zones de livraison, afin d'éviter le stationnement en double file.

Cependant, le 20 septembre 2018, nous apprenions par voie de presse - une petite vidéo sur les incidents a même circulé - que le nombre de chargements/déchargements s'opérant en double file et dus aux nombreuses voitures se garant sur les emplacements de parking normalement réservés aux livraisons, créait des embouteillages à répétition et amenait même certains conducteurs à rouler sur les trottoirs de la chaussée de Gand. Et je ne parle même pas de la problématique des véhicules d'urgence qui devraient pouvoir passer dans pareil cas.

Selon nous, cette situation est la conséquence d'un manque de clairvoyance dans l'installation de ces potelets, qui n'a permis d'améliorer ni la sécurité, ni la fluidité du trafic. Au contraire, les potelets n'ont fait que déplacer les problèmes de mobilité bien connus sur cette artère.

Avez-vous évalué cette phase de test ? Quelles sont les conclusions de cette évaluation ? Quel en est le bilan ? Qu'est-il prévu, au demeurant, par rapport aux problèmes que je viens d'évoquer ? Quelles sont les pistes que vous envisagez à l'avenir pour la chaussée de Gand ?

M. Pascal Smet, ministre.- L'évaluation doit encore être réalisée. Nous attendons encore les informations relatives à l'action policière et au contrôle ainsi que des réponses de la bourgmestre. Bien entendu, il y aura sans doute des remarques à formuler.

J'ai eu vent d'un problème concernant le respect des zones de livraison sur le tronçon Étangs Noirs-Rue des Quatre-Vents, qui oblige les camions à

en lossen. De politie moet daar echter toezicht op houden. Ik heb evenwel de indruk dat fietsers tevreden zijn met de beveiliging van het fietspad door middel van paaltjes.

Dezelfde maatregel werd genomen in andere winkelstraten, zoals de Waversesteenweg, waar ze goed lijkt te werken. We kunnen ons dus afvragen waarom dat niet het geval is in de Gentsesteenweg.

Het is nu wachten op de evaluatie. Er is een diepgaand debat over de toekomst van de Gentsesteenweg nodig, maar dat zal voor de volgende regering zijn.

stationner en voirie pour effectuer leurs chargements et déchargements, mais ce problème est lié au contrôle des zones de livraison par la police. J'ai l'impression que les cyclistes sont assez satisfaits de voir leur sécurité améliorée. Tel était d'ailleurs l'objectif de l'installation du dispositif sur cet axe.

Pour le reste, je ne peux pas vous dire grand-chose car nous devons encore procéder à l'évaluation. Je constate que le même dispositif a été aménagé chaussée de Wavre, qui est également une rue très commerçante, et qu'il y fonctionne très bien. Il en va de même dans d'autres zones de la ville. Apparemment, la situation à la chaussée de Gand est un peu particulière ; peut-être devrions-nous nous demander pourquoi.

Quoi qu'il en soit, j'attendrai l'évaluation avant de prendre position. Il faut un débat en profondeur sur l'avenir de la chaussée de Gand, et ce n'est pas ce gouvernement-ci qui le mènera. Il va de soi que la sécurité des cyclistes reste primordiale.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Ik hoop dat u snel de nodige informatie over politiecontroles en dergelijke zult ontvangen, zodat we de maatregel kunnen evalueren. We moeten over duidelijke cijfers beschikken.*

Er zijn andere oplossingen dan paaltjes om fietspaden te beveiligen. Op de Gentsesteenweg zijn ze nuttig op sommige plaatsen, maar niet overal. Het is dus belangrijk om overleg met de gemeente te plegen, want niemand is gebaat bij welles-nietesspelletjes.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Une évaluation était prévue, avec un délai, surtout. Mais attendons les données qui doivent vous parvenir, notamment à propos de l'action policière. Plus qu'une impression, il importe d'avoir une vision chiffrée de l'impact de cette mesure.

Je pense qu'il existe d'autres solutions que les potelets pour sécuriser les pistes cyclables. Ils sont utiles à certains endroits de cette chaussée, mais pas forcément à d'autres. C'est pourquoi je vous invite à ne pas laisser aller les choses.

Il a aussi eu un changement au sein de la majorité qui se saisira du dossier. Une concertation est nécessaire, car cette chaussée mérite mieux qu'un jeu de ping-pong.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er heeft veel overleg plaatsgevonden. Het probleem zou niet zo groot zijn als iedereen het verkeersreglement naleefde en de politie vaker ingreep.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a eu beaucoup de concertations. Sur ce tronçon, la police doit agir et tout le monde doit respecter le Code de la route.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).-*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- La présence de la

De politie zou inderdaad vaker moeten optreden.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De echte oorzaak van het probleem is dat niet iedereen de verkeersregels naleeft.*

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Je kunt de Waversesteenweg niet met de Gentsesteenweg vergelijken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het gaat om precies hetzelfde probleem.*

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Toch gaat die vergelijking volgens mij niet helemaal op.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de uitvoering van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Door de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen werd een nieuw wettelijk kader gecreëerd. Voordat werkzaamheden van start gaan, moet er een programmatie- en coördinatiefase plaatsvinden. Dat moet leiden tot minder hinder, een goede omkadering, de coördinatie van alle ingrepen, meer veiligheid, vlotter verkeer en betere toegankelijkheid.*

DéFI steunde het ontwerp van ordonnantie, maar diende een aantal amendementen in omdat we er niet van overtuigd waren dat de ordonnantie zou leiden tot een beter beheer van werkzaamheden en

police est indispensable, nous sommes d'accord.

M. Pascal Smet, ministre.- Je connais très bien le quartier, puisque j'habite à trois minutes. J'utilise fréquemment la chaussée de Gand et je peux vous dire que le problème, là-bas, tient au non-respect des règles.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- On ne peut pas comparer la chaussée de Wavre et la chaussée de Gand, comme vous l'avez fait !

M. Pascal Smet, ministre.- La problématique est exactement la même.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- C'est aller un peu trop loin, me semble-t-il.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la mise en œuvre de l'ordonnance 'chantiers'".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique, entrée en vigueur le 3 mai 2018, mettait en place un nouveau cadre légal prévoyant une procédure obligatoire avant la tenue d'un chantier : une phase de programmation et de coordination, et ensuite l'autorisation des travaux par le gestionnaire de voirie.

En outre, les objectifs poursuivis sont les suivants :

- réduire les désagréments dus aux chantiers, grâce à des chantiers courts, avec moins d'impact ;

- mettre en place un bon encadrement et un

duidelijke informatie voor de burger.

Bovendien blijft het noodzakelijk om de werkuren uit te breiden, werkzaamheden te controleren, te vermijden dat bouwplaatsen te lang stilliggen en deadlines strikt na te leven. De communicatie moet ook veel beter.

Vandaag wil ik het hebben over de uitvoeringsbesluiten, die kort na de goedkeuring van de ordonnantie moesten volgen.

contrôle de l'aménagement du chantier ;

- anticiper et coordonner les nombreuses interventions pour éviter les réouvertures de la voirie ;

- prendre en considération la sécurité, la fluidité du trafic et l'accessibilité pour les usagers.

DéFI avait soutenu ce projet - indispensable en vue d'améliorer la gestion des chantiers, en constante augmentation dans notre Région -, en y apportant un certain nombre d'amendements. Nous restions, en effet, quelque peu sur notre faim concernant quelques points de l'ordonnance : allait-elle réellement atteindre son objectif de rendre la gestion des chantiers bruxellois plus efficiente et les informations accessibles à tous les citoyens ?

Par ailleurs, il reste impératif d'étendre les horaires, mais aussi de contrôler les chantiers, de lutter contre les chantiers à l'arrêt et de mettre un point d'honneur à respecter les délais. Il est également inenvisageable que la communication liée aux chantiers ne s'améliore pas de manière significative au regard de tous les moyens de communication dont nous disposons actuellement.

Lors de mon intervention en séance plénière, j'avais indiqué que nous serions particulièrement attentifs à la mise en œuvre de l'ordonnance relative aux chantiers. Chose promise, chose due ! Je reviens donc vers vous relativement aux arrêtés d'exécution, qui devaient rapidement suivre l'adoption de l'ordonnance.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Minister Gosuin en ikzelf waren beiden verantwoordelijk.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Hoe dan ook, er lijkt nog geen besluit over het beheer van de bouwplaatsen te zijn ingediend.*

Blijkbaar zijn de uitvoeringsbesluiten van de minister van Economie en Werk en van uzelf klaar. Hoe zit het met de besluiten van uw administratie? Tegen wanneer kan de ordonnantie worden

M. Pascal Smet, ministre.- M. Gosuin et moi-même étions tous deux responsables.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Quoi qu'il en soit, il me semble que, pour la gestion des chantiers, aucun arrêté n'a encore été déposé au gouvernement.

Il apparaît que les arrêtés d'exécution incombant au ministre de l'Économie et de l'Emploi et à vous-même sont prêts. Qu'en est-il des arrêtés devant être pris par votre administration ? Dans quel délai

toegepast?

Die besluiten moesten de veiligheids-, toegankelijkheids- en communicatievoorschriften van de bouwplaatsen op de openbare weg preciseren.

Het besluit moest de communicatie praktisch regelen en in uniforme regels voorzien voor alle nutsbedrijven. Een aantal vereisten stonden in de toelichting bij het amendement, waaronder:

- *informatievergaderingen voor de start van werkzaamheden;*

- *Osiris-gegevens toegankelijk maken voor het publiek;*

- *gegevens delen met andere informatiesystemen;*

- *verplichte vermeldingen op borden die het parkeerverbod aanduiden: QR-/NFC-codes, verwijzingen naar een website, een e-mailadres of een telefoonnummer voor meer informatie over de werkzaamheden;*

- *leesbare gegevens op de borden die een parkeerverbod aanduiden;*

- *verbetering van de bewegwijzering;*

- *uniforme communicatieplannen voor alle aannemers.*

Voor zover ik weet, heeft de regering het besluit van uw collega Gosuin over compensatie voor winkeliers in eerste lezing behandeld. Over het beheer van de bouwplaatsen, wat uw verantwoordelijkheid is, lijkt er echter nog geen tekst te zijn ingediend.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er staan eigenlijk drie uitvoeringsbesluiten op stapel. Het eerste is bedoeld om artikels 84 en 86 over de compensatie van winkeliers in de praktijk te*

l'ordonnance pourra-elle être appliquée ?

Ces arrêtés ont pour vocation de préciser les prescriptions visant la bonne exécution des chantiers sur la voie publique. Ils portent notamment sur la sécurité, l'accessibilité et la communication et sont donc essentiels à l'effectivité de l'ordonnance.

En matière de communication, l'arrêté devait en fixer les formes et les modalités et contraindre les impétrants à s'en tenir à une règle uniformisée. Une série de demandes figuraient dans la justification de l'amendement, parmi lesquelles :

- réunions d'information préalables à certains chantiers ;

- données d'Osiris ouvertes au public ;

- partage des données avec d'autres interfaces ;

- mentions à reprendre sur les panneaux d'interdiction de stationnement : codes QR/NFC, références à un site internet, une adresse électronique ou un numéro de téléphone permettant d'accéder aux informations plus précises des chantiers ;

- lisibilité des données reprises sur ces panneaux d'interdiction de stationnement ;

- amélioration de la signalisation ;

- imposition de plans de communication uniformes pour tous les impétrants, en fonction des catégories et de la nature des chantiers.

L'arrêté relatif à l'indemnisation des commerçants piloté par votre collègue, M. Gosuin est, si mes informations sont exactes, passé en première lecture au gouvernement. En ce qui concerne la gestion même des chantiers, qui est de votre ressort, aucun texte ne semble avoir été déposé sur la table du gouvernement.

M. Pascal Smet, ministre.- Actuellement, trois types d'arrêtés d'exécution sont prévus : un premier sert à activer les articles 84 à 86 et vise le système d'indemnités aux commerçants en cas de

brengen. Het is in nauwe samenwerking met minister Gosuin tot stand gekomen. De regering heeft het in eerste lezing goedgekeurd en het werd voor advies aan een aantal gewestelijke instellingen voorgelegd.

Een tweede uitvoeringsbesluit betreft het merendeel van de artikelen. Het werd in overleg met alle belangrijke partijen in het Brussels Gewest opgesteld tijdens specifieke vergaderingen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Het is gebaseerd op de bestaande uitvoeringsbesluiten, maar voegt er nieuwe elementen aan toe. Het wordt in november aan de regering voorgelegd.

Een derde besluit gaat over de aanduiding van de leden van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen volgens de bepalingen in de ordonnantie. Het wordt in het voorjaar van 2019 goedgekeurd.

De effectieve uitvoering van de ordonnantie wordt dus volop voorbereid. Twee belangrijke aspecten ervan, de nauwgezette coördinatie en de compensatie voor winkeliers, zijn vorig jaar al uitgetest. We hebben niet gewacht op een nieuw wettelijk kader om die principes toe te passen. Tegelijkertijd wordt Osiris in samenwerking met mevrouw Debaets aangepast. De administratie wordt ook versterkt om toekomstige uitdagingen aan te gaan. Ik overweeg trouwens nog meer verbeteringen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Welke verbeteringen?*

chantiers très perturbants. Cet arrêté a été préparé en étroite collaboration avec mon collègue, le ministre M. Gosuin, qui en a déjà expliqué les modalités en commission. Cet arrêté a déjà été approuvé en première lecture par le gouvernement et a été soumis pour avis à quelques instances régionales.

Un deuxième arrêté portera exécution de la majorité des articles. Il a été rédigé lors de réunions spécifiques de la Commission de coordination des chantiers, en concertation avec tous les acteurs importants en Région bruxelloise. Il sera basé sur les arrêtés d'exécution actuels, mais il ajoute également différentes nouveautés importantes pour lesquelles l'ordonnance a déjà prévu un cadre. Il sera soumis au gouvernement au mois de novembre.

Un troisième arrêté prévoit la désignation des membres de la Commission de coordination des chantiers, selon les nouvelles dispositions prévues dans l'ordonnance (nouveaux membres). Celui-ci sera adopté au printemps 2019, avec les nouveaux membres qui représenteront les communes.

L'entrée en vigueur effective de l'ordonnance est en pleine préparation. Pour deux aspects importants de l'ordonnance - hyper-coordination et indemnités aux commerçants -, des tests ont déjà été réalisés l'an dernier. Nous n'avons pas attendu que le cadre réglementaire soit mis en place dans son ensemble pour en appliquer déjà les principes. De cette manière, on peut également adapter le cadre légal prévu.

Parallèlement, nous œuvrons à l'adaptation de la plate-forme Osiris, en collaboration avec ma collègue, Mme Debaets. Cette adaptation est nécessaire pour pouvoir faire fonctionner effectivement l'ensemble du cadre.

À l'avenir, le fonctionnement de l'administration sera également renforcé pour pouvoir faire face aux défis futurs. Nous préparons la mise en œuvre de l'ordonnance. Je réfléchis d'ailleurs encore à une amélioration supplémentaire.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Quelle amélioration ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat ziet u wel als het zover is.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Hebt u een deadline voor de aanpassingen aan Osiris?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het hangt af van ambtenaren en informatici. U weet echter dat zulke deadlines weleens opschuiven.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- U moet aandringen op een precieze deadline.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mij hoeft u niet te overtuigen!*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Moet ik me met vragen over de deadline tot staatssecretaris Debaets richten?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, we willen snel vooruitgang boeken. Er is al heel wat werk verricht, maar het is niet eenvoudig.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- U had het over het nodige controlepersoneel. In de conclusies van de audit van Brussel Mobiliteit staat onder meer dat er dringend een aanwervingsplan moet komen. Er is ook personeel nodig voor de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen, om van Good Move nog maar te zwijgen. Hoe zit het met de aanwervingen om de ordonnantie eindelijk in de praktijk te brengen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat moet u aan mevrouw Laanan vragen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ja, maar u vertegenwoordigt ook de regering. Wat blijkt uit uw interne besprekingen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik denk dat de heer Gosuin, ikzelf en anderen eisen*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous verrons le moment venu.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Osiris est un travail commun avec Mme Debaets mais avez-vous un calendrier de mise en œuvre ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépend des fonctionnaires et des informaticiens. Mais vous savez que les échéances informatiques sont très mouvantes.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il faut insister pour avoir un calendrier précis. C'est un élément fondamental.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas nous que vous devez convaincre !

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Doit-on interroger Mme Debaets sur le calendrier ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, nous souhaitons avancer rapidement. Des choses ont déjà été faites, comme une reprogrammation, et un budget important a déjà été mobilisé. Ce n'est pas si facile.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous suivrons de près le projet Osiris.

Par ailleurs, vous avez abordé brièvement la question du personnel nécessaire au contrôle de l'ordonnance. Les conclusions de l'audit de Bruxelles Mobilité comportent un plan de recrutement du personnel, en particulier d'urgence. Du personnel est aussi prévu pour l'ordonnance chantiers, sans parler de Good Move, qui prévoit également de nouveaux recrutements. Où en sont les procédures de recrutement pour enfin concrétiser cette ordonnance ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut demander cela à Mme Laanan.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Oui mais là, j'interroge le gouvernement. Que ressort-il de vos discussions internes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je crois que M. Gosuin, moi-même et d'autres demandons que

dat het zo snel mogelijk gaat.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Hebt u goede hoop?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben altijd hoopvol!*

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer de minister, u kondigt een verrassing aan, maar laat niet in uw kaarten kijken. Wanneer mogen we uw verrassing verwachten?

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

- Het incident is gesloten.

cela aille plus vite.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Avez-vous de l'espoir ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai toujours de l'espoir !

Mme la présidente.- M. le ministre, vous nous avez mis l'eau à la bouche et nous restons vraiment sur notre faim. Vous annoncez une surprise. Quand verra-t-elle le jour ?

M. Pascal Smet, ministre.- Au bon moment !

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

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 "de investeringen in de openbare verlichting en de beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen".

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

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).- De veiligheid van voetgangers verbeteren blijft een belangrijke doelstelling aangezien bij 48% van de dodelijke ongevallen in Brussel een*

QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

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

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,

concernant "les investissements dans l'éclairage public et la sécurisation des passages piétons".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

Mme Véronique Jamoulle (PS).- La sécurisation des piétons est un enjeu de taille. En effet, 48% des accidents mortels en Région bruxelloise concernent des piétons et les trois quarts de ces accidents

voetganger betrokken is en in drie vierde van zulke gevallen de voetganger niet voldoende zichtbaar was.

Het nieuwe Lichtplan 2017 voorziet in maatregelen om voetgangersoversteekplaatsen veiliger te maken. Ook in het voetgangersvademecum staan aanbevelingen voor wegbeheerders met betrekking tot de verlichting van de voetgangersoversteekplaatsen. Zo wordt aanbevolen om oversteekplaatsen feller te verlichten dan de rest van de weg of om een andere kleur voor de verlichting te gebruiken en een zekere standaard in te voeren.

Er is evenwel geen specifiek programma voor de vernieuwing van de verlichting van de voetgangersoversteekplaatsen op de gewestwegen. Eventueel zullen er sterkere lampen worden geplaatst wanneer de verlichting wordt vernieuwd.

Heeft Brussel Mobiliteit een lijst van de voetgangersoversteekplaatsen op de gewestwegen waar de verlichting niet voldoet aan de normen van het Lichtplan? Over hoeveel oversteekplaatsen gaat het? Op welke plaatsen?

Hoeveel geld is er in 2018 beschikbaar voor de vernieuwing van de openbare verlichting op de gewestwegen? Hoeveel bedroeg dat budget de voorbije vier jaar?

Werd er overleg gepleegd met Sibelga over een standaardisering van de verlichting bij oversteekplaatsen?

Er bestaan dynamische systemen waarbij het licht aan de oversteekplaatsen feller gaat schijnen als er een voetganger nadert. Op die manier worden niet alleen de automobilisten gewaarschuwd, maar bespaar je ook energie. Wordt die optie bestudeerd?

semblent liés à des problèmes de détection du piéton par le conducteur qui le renverse.

Le Plan Lumière 2017, qui actualise le précédent plan de 2012, reprend une série d'observations relatives à la sécurisation des passages pour piétons. La littérature et les documents de référence tels que le vade-mecum piétons recensent de nombreuses recommandations et normes indicatives afin de guider les gestionnaires de voiries sur la mise en œuvre de l'éclairage des passages pour piétons.

Un niveau d'éclairage suffisant et un contraste accentué par une différence de colorimétrie ou d'intensité sont notamment conseillés pour sécuriser les traversées piétonnes. Il est également recommandé de garantir une certaine standardisation afin d'assurer une bonne lisibilité de l'espace public.

Il semble cependant qu'il n'y ait pas de programme de rénovation spécifique de l'éclairage des passages pour piétons en ce qui concerne les voiries régionales, mais que l'éventuel renforcement de cet éclairage soit réalisé au fur et à mesure de la rénovation de l'ensemble de l'éclairage des voiries.

Il m'arrive souvent de passer chaussée de Wavre à la hauteur de la rue de la Chasse Royale, par exemple, où l'éclairage de la voirie et des passages pour piétons crée une situation vraiment dangereuse pour ces derniers.

L'administration de Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'un recensement des passages pour piétons des voiries régionales dont l'éclairage est insuffisant au regard des normes indicatives reprises par le Plan lumière régional ? Le cas échéant, combien de passages pour piétons sont-ils recensés à ce titre et quels sont-ils ?

Quelle est l'enveloppe budgétaire globalement dédiée à la rénovation de l'éclairage public sur les voiries régionales en 2018 ? Qu'en était-il pour les années antérieures à cette législature et quels montants ont-ils été dépensés ces quatre dernières années ?

Des contacts existent-ils avec Sibelga en vue de garantir une certaine standardisation de l'éclairage des passages lumineux où un éclairage spécifique

des passages pour piétons est justifié ?

Les dispositifs dynamiques d'éclairage des passages pour piétons augmentent l'intensité lumineuse à l'approche d'un piéton. Ils constituent un signal d'avertissement à l'automobiliste et permettent en outre d'économiser de l'énergie. Le placement de tels dispositifs sur les voiries régionales est-il actuellement à l'étude, en voie de conception ou de planification ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Een groot deel van de voetgangersoversteekplaatsen op de gewestwegen is uitgerust met verkeerslichten. In dat geval hoeft er volgens het Lichtplan geen extra verlichting te worden geplaatst omdat voetgangers al veilig kunnen oversteken. Bovendien gelden voor de gewestwegen al de strengste normen inzake verlichting en eenvormigheid.*

Enkel in het geval van oversteekplaatsen die onvoldoende verlicht zijn, adviseert het Lichtplan om extra verlichting te plaatsen. Die locaties werden evenwel niet systematisch in kaart gebracht.

Het budget voor de openbare verlichting bedroeg 820.000 euro in 2014, 1,5 miljoen euro in 2015 en 2016 en 850.000 euro in 2017. Voor 2018 kennen we de cijfers nog niet.

Sibelga beheert de openbare verlichting op de gemeentewegen. De verlichting van de oversteekplaatsen hangt af van de gemeentelijke lichtplannen.

We werken momenteel aan een informatiedocument voor wegbeheerders over de verlichting van voetgangersoversteekplaatsen.

Na onderzoek hebben we beslist om nog geen dynamische verlichtingssystemen voor oversteekplaatsen te gebruiken. Zulke systemen zijn immers nog te duur en te onbetrouwbaar.

M. Pascal Smet, ministre.- Une grande partie des traversées piétonnes régionales sont équipées de feux tricolores. Dans ce cas, le Plan lumière recommande de ne pas ajouter d'éclairage spécifique car la traversée est déjà sécurisée. De plus, les voiries régionales ont toutes été considérées comme voiries de catégorie la plus stricte en matière de normes d'éclairage, selon l'administration, avec des niveaux recommandés d'éclairage et d'uniformité déjà très élevés.

Le Plan lumière formule donc des recommandations générales sur le placement des points lumineux d'éclairage public avec une couverture optimale des traversées piétonnes comprenant ces points. Ce n'est que dans des cas exceptionnels où l'on n'est pas en mesure d'assurer un bon niveau sur ces traversées que le Plan lumière recommande d'ajouter un éclairage spécifique. Il n'existe néanmoins pas de recensement systématique des traversées piétonnes.

En ce qui concerne le budget, les investissements dans l'éclairage public imputés sur l'article "Investissements" varient de 820.000 euros à 1,5 million d'euros, selon l'année :

- en 2014, 820.000 euros ;

- en 2015, 1,5 million d'euros ;

- en 2016, 1,5 million d'euros ;

- en 2017, 850.000 euros ;

- pour 2018, nous n'avons pas encore les chiffres.

Sibelga agit pour l'éclairage des voiries communales sur la base des demandes des communes. L'éclairage spécifique des traversées

dépend donc de la volonté des communes et des plans lumière communaux.

Une fiche de synthèse sur l'éclairage des traversées piétonnes est en préparation, à destination des gestionnaires de voirie, du niveau régional vers les communes. Il semblait nécessaire d'attirer davantage l'attention des gestionnaires et services techniques sur ce point fondamental.

Après étude, il a été décidé de ne pas encore installer de systèmes dynamiques d'éclairage de passages pour piétons car ceux-ci sont encore peu fiables et coûteux en raison du niveau d'activité plus élevé sur les voiries régionales, ce qui diminue le potentiel d'amortissement sur les économies d'énergie.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).- Sommige oversteekplaatsen zijn bovendien op een ongeschikte locatie aangelegd, bijvoorbeeld bij een kruispunt waar voorrang van rechts geldt.*

Mme Véronique Jamoulle (PS).- En ce qui concerne la chaussée de Wavre, voirie régionale, il convient de se pencher sur l'installation de passages pour piétons à des endroits parfois peu appropriés comme les zones proches de priorités de droite.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal die opmerking doorgeven.*

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai noté cette remarque et demandé qu'elle soit examinée.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).- Er zijn vermoedelijk nog meer van zulke locaties. Het zou nuttig zijn om een stand van zaken te maken.*

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Sur cette voirie régionale importante, certains passages pour piétons sont dangereux et mal éclairés.

Je crains qu'il y ait d'autres voiries de ce type en dehors de celle-là, que je connais car j'y passe régulièrement. Cela vaudrait la peine de faire un relevé de ces points problématiques.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb dat gevraagd.*

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

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

———

———