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 14 JANUARI 2019

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 14 JANVIER 2019

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 de heer Bruno De Lille 6

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 opvolging van het eindrapport en de aanbevelingen van de actie Ping if you care".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 6

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 toegenomen aantal fietsongevallen".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 7

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

betreffende "het fietsactieplan en de Bypad-audit".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 7

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

betreffende "de toekomst van de Blue-bike in het Brussels Gewest na de verkoop door de NMBS aan het Vlaams Gewest".

SOMMAIRE

Question orale de M. Bruno De Lille 6

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 suivi du rapport final et des recommandations de l'action Ping if you care".

Question orale de M. Bruno De Lille 6

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

concernant "l'augmentation du nombre d'accidents de vélo".

Question orale de M. Bruno De Lille 7

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

concernant "le plan d'action vélo et l'audit Bypad".

Question orale de M. Bruno De Lille 7

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

concernant "l'avenir de Blue-bike en Région bruxelloise après sa vente à la Région flamande par la SNCB".

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 7

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

betreffende "het project voor de vestiging van een internationaal busstation op de site van Erasmus".

Bespreking – Sprekers:

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

De heer Pascal Smet, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 16

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

betreffende "de communicatiecampagne van de MIVB in verband met de verplichte ontwaarding bij het verlaten van de metrostations".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 19

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

betreffende "het gevaar voor achterstand in de renovatie van de tunnels".

Mondelinge vraag van de heer Mohamed Azzouzi 21

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

betreffende "het vandalisme op het MIVB-net".

Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain 23

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 7

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

concernant "le projet d'implantation d'une gare internationale de bus sur le site d'Erasme".

Discussion – Orateurs :

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

M. Pascal Smet, ministre

Question orale de Mme Céline Delforge 16

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

concernant "la campagne de communication de la STIB relative à la validation obligatoire à la sortie des stations de métro".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 19

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

concernant "le risque de retard dans la rénovation des tunnels".

Question orale de M. Mohamed Azzouzi 21

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

concernant "les actes de vandalisme sur le réseau de la STIB".

Question orale de M. Fabian Maingain 23

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

betreffende "de afwerking van de bouwplaatsen op het parcours van de Ronde van Frankrijk in Brussel".

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

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

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 24

Question orale de Mme Céline Delforge 24

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

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

betreffende "de jobaanbiedingen voor Uber-chauffeurs".

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

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

concernant "les offres d'emplois pour des chauffeurs Uber".

Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe 26

Question orale de Mme Els Ampe 26

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

betreffende "het geluid van de metro ter hoogte van de Arenbergstraat".

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

concernant "le bruit du métro à hauteur de la rue d'Arenberg".

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete 28

Question orale de M. Arnaud Verstraete 28

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

betreffende "de snelheidslimieten op gewestwegen in gemeenten met veralgemeende zone 30".

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

concernant "les limitations de vitesse sur les voiries régionales situées dans des communes ayant mis en place une zone 30 généralisée".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de opvolging van het eindrapport en de aanbevelingen van de actie Ping if you care".

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le suivi du rapport final et des recommandations de l'action Ping if you care".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het toegenomen aantal fietsongevallen".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'augmentation du nombre d'accidents de vélo".

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

mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het fietsactieplan en de Bypad-audit".

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le plan d'action vélo et l'audit BYPAD".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de toekomst van de Blue-bike in het Brussels Gewest na de verkoop door de NMBS aan het Vlaams Gewest".

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'avenir de Blue-bike en Région bruxelloise après sa vente à la Région flamande par la SNCB".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het project voor de vestiging van een internationaal busstation op de site van Erasmus".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- U kondigde onlangs aan dat u de Erasmussite geschikt vindt voor het nieuwe internationale busstation. Die keuze roept vragen op, want de site ligt te midden van bijzonder gevoelige stedelijke structuren. Bovendien zou een dergelijk project ingaan tegen de ontwikkelingsplannen van de gemeente Anderlecht en het gewest voor de zone.*

Het Erasmusziekenhuis wordt uitgebreid, de faculteit Geneeskunde van de ULB krijgt betere gebouwen en de industriezone voor hoofdzakelijk op de medische sector gerichte ondernemingen wordt verder ontwikkeld. Daarnaast ijvert de gemeente Anderlecht al jaren voor een wijk met studentenverblijven, verscheidene types van woningen, gemeenschappelijke infrastructuur en voorzieningen die de nieuwe inwoners een duurzame levenskwaliteit bieden.

Het terrein dat u voor het busstation op het oog hebt, is een parking, waardoor het een breuk vormt in de omgeving. Het is de bedoeling dat het een ruimte wordt waar de verschillende delen van de site met elkaar verbonden zijn.

De komst van een busstation op die plek zou regelrecht tegen dat plan ingaan. De kans bestaat dat daardoor alle inspanningen die werden geleverd om de wijk nieuw leven in te blazen, teniet worden gedaan. Bovendien komt er al een remise van de MIVB in de buurt, wat de transformatie van de site bemoeilijkt.

Stedenbouwkundig gezien is uw keuze voor de Erasmussite incoherent en gaat ze in tegen de wens om de site te ontwikkelen, die het gewest tot nu toe met de gemeenten leek te delen. De leiding van het Eramusziekenhuis liet trouwens aan de gemeente Anderlecht weten dat ze zich ernstige zorgen maakt over uw aankondiging.

De parkeerplaatsen op de site zouden worden vervangen door parkeergarages. Ook op dat gebied vormt uw voorstel een probleem, want

concernant "le projet d'implantation d'une gare internationale de bus sur le site d'Erasme".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- M. le ministre, je vous présente, comme à l'ensemble de cette commission, mes vœux pour l'année 2019.

Vous avez récemment annoncé que vous aviez retenu le site d'Érasme comme lieu d'implantation crédible pour la nouvelle gare routière internationale. Le choix de cet emplacement, situé au sein de structures urbaines particulièrement sensibles, pose singulièrement question, dans la mesure où il contrevient au projet de développement territorial de la zone porté par la commune d'Anderlecht et par la Région.

Le campus de l'hôpital universitaire Érasme et ses alentours font actuellement l'objet d'un projet de réhabilitation de grande ampleur. Le foncier disponible devait en effet permettre une nouvelle densification de la zone dans un secteur de Bruxelles où l'on connait l'impérieuse nécessité de faire face au boom démographique.

Outre l'extension des infrastructures hospitalières, l'amélioration des conditions d'accueil de la faculté de médecine de l'Université libre de Bruxelles (ULB) et le développement du zoning industriel, principalement orienté vers le secteur médical, la commune d'Anderlecht soutient depuis des années l'émergence d'un véritable nouveau quartier pourvu de résidences universitaires, de logements divers, d'infrastructures collectives et d'équipements visant à instaurer une qualité de vie durable pour les nouveaux habitants.

Le terrain que vous privilégiez pour l'implantation de cette gare de bus est actuellement occupé par un parking qui constitue déjà une rupture urbaine entre les structures existantes et les projets de constructions se situant de part et d'autre. L'ambition de redéploiement territorial de la zone impliquait de faire de ce terrain un espace de rencontre entre les différentes fonctionnalités du site.

Des infrastructures de vie urbaine, présentant une valeur ajoutée en termes de qualité de vie et de convivialité, devaient voir le jour afin d'installer

dagelijks komen er duizenden studenten, werknemers en patiënten naar de site.

Waar wilt u het busstation precies bouwen en hoe groot wordt het?

Hoever staan de besprekingen met de gemeente over dit project? Hoever staat de besluitvorming?

Ging u, voor u de aankondiging deed, na welke gevolgen het busstation kan hebben voor de ruimtelijke ordening? Hoe is het mogelijk om een busstation aan te leggen in een zone die in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) als een gebied voor stedelijke industrie (GSI) is ingekleurd?

Overlegde u met de minister-president, die bevoegd is voor Territoriale Ontwikkeling?

Overlegde u met de leiding van het ziekenhuis en van de universiteit, of met de andere gebruikers van de site?

Maakt u deze keuze simpelweg omdat dat terrein beschikbaar is, of zit er een weldoordachte en overlegde strategie achter?

Welke meerwaarde biedt een busstation op die ligging voor de mobiliteit in het gewest? Metrostation Erasmus en de Ring zijn weliswaar dichtbij, maar de site heeft geen snelle verbinding met het station Brussel-Zuid en is vanuit de rest van het land niet vlot bereikbaar.

De site ligt bovendien ver van het stadscentrum, wat haar minder aantrekkelijk maakt voor internationale reizigers.

Liet u nagaan welke impact het busverkeer kan hebben op de noordelijke Ring en op het mobiliteitsplan van de gemeente Anderlecht? Wat leverden de simulaties op die u liet uitvoeren om de impact te bepalen die de aan- en afrijdende bussen in die zone van Brussel kunnen hebben?

Liet u studies uitvoeren naar de economische gevolgen van uw plan?

In de recentste studie van Brussel Mobiliteit uit 2017 bleek dat de Erasmussite niet de beste plaats

une continuité urbaine entre les différentes constructions, existantes ou à venir.

L'installation d'une gare de bus à cet emplacement contreviendrait sérieusement à ce projet et renforcerait profondément la rupture urbaine déjà existante à cet endroit.

Elle risque de mettre à mal tous les efforts déjà réalisés pour redonner vie et dynamisme à ce nouveau quartier. En outre, le site est marqué par la construction d'un nouveau dépôt de la STIB à proximité, ce qui constitue déjà une première complication dans le projet de transformation urbaine, même si ces difficultés, on peut l'espérer, ne sont que provisoires.

Le choix de ce lieu est donc particulièrement incohérent d'un point de vue urbanistique et va à contre-courant de la vision du développement urbain que la Région semblait jusque-là partager avec la commune. Les autorités de l'hôpital Érasme ont d'ailleurs manifesté leur profonde inquiétude face à votre annonce et en ont fait part à la commune d'Anderlecht, qui a d'ailleurs marqué son opposition de principe à l'orientation proposée.

En ce qui concerne les places de parking sur le site, il était question de les regrouper au sein de nouveaux silos. Votre proposition causerait donc également un problème sur le plan du stationnement, le site d'Érasme accueillant chaque jour des milliers d'étudiants et de très nombreux professeurs, chercheurs, membres du corps médical, travailleurs ainsi que patients.

Quelle est la délimitation exacte du périmètre qui serait envisagé pour ce projet et jusqu'où s'étendrait-il ?

Quel est l'état d'avancement des discussions avec la commune sur ce projet ? Où en est actuellement le processus de décision ?

Avant de nous faire part de cette annonce, avez-vous étudié les impacts sur l'aménagement du territoire ? Comment cette implantation pourrait-elle voir le jour au sein d'une zone identifiée par le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) comme une zone d'industrie urbaine (ZIU) ?

is voor een internationaal busstation. In de studie werden wel vier andere locaties vermeld: aan het station van Brussel-Zuid, de Deltasite, de site van het Centrum voor Onderricht en Opzoekingen der Voedings- en Chemische Industrie (Coovi) en de site aan Bordet.

In het voorontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) Good Move is er echter sprake van een busstation in de buurt van metrostation Erasmus. en van een ambitieus architecturaal project voor de ontwikkeling van een volwaardige overstapknoop, die goed geïntegreerd is in de stedelijke omgeving.

Hoe verklaart u het verschil tussen de studie van Brussel Mobiliteit en het voorontwerp van Good Move? Welke nieuwe elementen verantwoorden dat de Erasmussite geschikt is?

De komst van het internationaal busstation zou de plannen voor een nieuwe wijk op de helling zetten. De nieuwe inwoners daarvan, die zich lieten verleiden door de aangename omgeving die hen werd voorgespiegeld, dreigen de eerste slachtoffers van uw plan te worden. Voorts blijkt uit de ongerustheid bij de gebruikers van de campus dat er nog andere bekommernissen zijn.

Quels contacts ont-ils été pris avec le ministre-président, chargé du Développement territorial ?

Des contacts ont-ils été établis avec les autorités de l'hôpital et de l'université, ainsi qu'avec les nombreux autres utilisateurs du site et de ses alentours, qui seraient lourdement touchés par ce projet ?

Ce choix est-il le fruit d'un simple effet d'aubaine lié à la disponibilité du foncier, ou résulte-t-il d'une véritable vision stratégique réfléchie et concertée ?

Indépendamment de ces considérations urbanistiques, je m'interroge sur l'emplacement choisi du point de vue de la mobilité régionale. Quelle est la réelle valeur ajoutée de cette localisation ?

Si la présence de la station de métro Érasme et la proximité du ring de Bruxelles peuvent a priori sembler attrayantes, le site n'a pas de connexion directe et rapide avec la gare de Bruxelles-Midi. Son accessibilité en transports en commun depuis l'ensemble du pays est très faible. Hormis la présence du métro, il ne s'agit pas non plus d'un nœud modal de grande importance à l'échelle régionale.

L'éloignement du centre-ville est également de nature à remettre en question l'attractivité du site.

A-t-on par ailleurs étudié l'impact que la présence des bus pourrait avoir sur le ring Nord, ainsi que sur le plan de mobilité de la commune d'Anderlecht ?

Qu'en est-il d'éventuelles simulations qui auraient été réalisées à l'aide du logiciel Musti, l'outil de planification en matière de mobilité, afin de déterminer l'impact des flux de bus dans cette zone de Bruxelles ?

Des études ont-elles été réalisées concernant les incidences économiques de ce projet ?

Dans la dernière étude de Bruxelles Mobilité de 2017 sur la circulation et le stationnement des autocars, réalisée par les bureaux d'études Espaces Mobilités et Transitec, le site d'Érasme n'était pas considéré comme un lieu propice à l'installation de la gare. Cette étude avait répertorié quatre sites se

démarquant en raison de leurs potentialités d'accueil : la gare de Bruxelles-Midi, le site de Delta, le site du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria) et celui de Bordet.

Dans l'avant-projet de Plan régional de mobilité (PRM) Good Move, qui nous a été présenté fin août, il a en revanche été très brièvement question du plan mentionnant une "validation du site d'implantation de la gare routière à proximité de la station Érasme" et l'"élaboration d'un projet architectural ambitieux d'aménagement d'un pôle d'échanges".

Qu'est-ce qui explique l'écart entre l'étude diffusée par Bruxelles Mobilité et l'avant-projet de plan Good Move ? Quels nouveaux éléments rationnels ont-ils permis d'établir subitement que le site d'Érasme était opportun ?

En définitive, M. le ministre, outre les questions qui se posent sur le plan de la mobilité et de l'attractivité du lieu, l'établissement d'une gare internationale de bus à cet endroit constituerait, sur le plan urbanistique, un revirement considérable par rapport à la vocation initiale qui était conférée au site par la Région, en tout cas jusqu'à très récemment. Cette gare viendrait remettre en cause l'émergence de tout un nouveau quartier en recherche de cohérence et d'unicité.

Les nouveaux habitants séduits par le projet de vie qui leur était proposé risqueraient d'être les premières victimes de ce retournement de situation. Par ailleurs, les inquiétudes du campus Érasme montrent qu'il y a évidemment d'autres questionnements et d'autres angoisses à l'égard de ce projet. Nous attendons donc vos précisions avec beaucoup d'intérêt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Iedereen vindt dat er een oplossing moet komen en ik ga daar op een professionele manier naar op zoek. In 2016 liet ik een studie uitvoeren naar het busverkeer in Brussel.*

Een van de bestudeerde onderwerpen was het internationale busstation. Het voorstel om dat op de Erasmussite op te richten, werd door perspective.brussels grondig bestudeerd.

M. Pascal Smet, ministre.- Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut trouver une solution. Nous la recherchons de manière professionnelle, puisque nous avons fait réaliser, en 2016, une étude comportant dix axes stratégiques, notamment sur la circulation et le stationnement des autocars à Bruxelles.

Momenteel baat het bedrijf Indigo op het terrein een parking uit. Uiteraard is de minister-president van het plan op de hoogte en overleg ik daarover met hem.

Daarnaast overleg ik ook met de verschillende actoren achter de twee projecten op de site. Het eerste project betreft de omvorming op lange termijn van een deel van de site in een internationaal busstation, waarvoor een architectuurwedstrijd wordt uitgeschreven.

In afwachting daarvan overleg ik met alle actoren over de aanleg op korte termijn van een parking voor internationale bussen. Dat is nodig om de omgeving van het Zuidstation en het Noordstation te ontlasten.

Er zit een strategische visie achter de keuze voor de Erasmussite. De grond is eigendom van het gewest, wat alles een stuk eenvoudiger maakt. Daarnaast heeft de ligging het voordeel dat reizigers niet met hun auto tot in het centrum moeten.

Wie met een internationale bus reist, komt meestal niet van het Zuidstation. Uit de studie van Brussel Mobiliteit blijkt dat 75% van de Belgische reizigers uit het Brussels Gewest afkomstig is en dat voor de anderen het Noordstation aantrekkelijker is.

Voorts bieden de ligging en de nabijheid van de metro en de Ring aanzienlijke voordelen voor de autocarbedrijven. Later komen daar nog het treinstation op het gewestelijk expresnet (GEN) en de herinrichting van de site bij.

Een internationaal busstation komt best buiten het centrum. De bussen rijden nu al over de Ring en als ze naar het Zuidstation moeten, gaan ze door Anderlecht. De verkeersstroom zal dus niet toenemen.

In het kader van Good Move ben ik op de hoogte van de gevolgen voor de mobiliteit op macroniveau. Op dat gebied is er geen probleem. Er is dan ook geen reden om de architectuurwedstrijd uit te stellen. Op de Erasmussite is een gemengd project met kantoren, woningen en voorzieningen perfect mogelijk.

L'un de ces axes concernait la réalisation d'une gare internationale de bus, projet que j'étais venu expliquer à l'époque devant cette commission.

La proposition de choisir le site d'Érasme est fondée sur les conclusions de l'étude en dix axes, qui a été réalisée de façon approfondie par perspective.brussels en concertation avec mon cabinet. Actuellement, ce site abrite un parking régional exploité par la société Indigo. Il va de soi que le cabinet du ministre-président est au courant du projet, d'autant que perspective.brussels dépend de lui. Nous avons également des contacts bilatéraux à ce sujet.

Des contacts ont également été pris avec les différents acteurs de l'initiative, qui rassemble en réalité deux projets sur le même site. Le premier vise à long terme à transformer une partie du site actuel en parking permanent pour les bus internationaux. Cela se fera par le biais d'un concours architectural, afin de bien intégrer le projet dans l'environnement du quartier.

En attendant, nous nous concertons avec tous les acteurs pour installer, à brève échéance, des places de stationnement pour des autocars internationaux. Cela nous permettra de désengorger les gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord.

Ce choix participe d'une vision stratégique. Nous possédons le foncier, ce qui nous facilite les choses. Le grand avantage de cette localisation est qu'elle permet d'éviter la concentration de véhicules encombrants et peu maniables dans le centre de la ville. D'ailleurs, vous savez certainement que dans beaucoup d'autres villes européennes, les gares routières s'établissent en périphérie de la ville et non au centre.

D'autre part, les usagers des bus internationaux ne viennent pas tant de la gare de Bruxelles-Midi. L'étude de Bruxelles Mobilité a montré que 75% des usagers belges viennent de la Région bruxelloise et que, pour les autres, la gare de Bruxelles-Nord est la plus attractive. Le lien que vous faites avec la gare de Bruxelles-Midi paraît logique à première vue, mais il n'est pas confirmé par les faits.

Outre la localisation du terrain, la présence du métro et la proximité du ring ne sont pas

Indigo blijft de parking tot 2023 beheren. Ze is in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) als zone voor gemeenschappelijke voorzieningen opgenomen en is 30.000 m² groot.

Dit is een unieke kans om een groot, kwaliteitsvol station voor alle vanuit Brussel vertrekkende bussen te bouwen. De inrichting zal de site bovendien veiliger maken.

Het Brussels Gewest heeft behoefte aan een internationaal busstation. Op de Erasmussite is het mogelijk om dat op middellange termijn te bouwen. Het is de beste keuze. Ik heb mijn verantwoordelijkheid genomen en ik hoop dat u dat ook doet.

négligeables pour les exploitants d'autocars. À cela s'ajoutent encore la future gare du réseau express régional (RER) et l'aménagement du site.

Encore une fois, les lieux les plus excentrés conviennent le mieux à la création d'une gare routière internationale. Les autocars empruntent actuellement le ring, il n'y aura donc pas de charge supplémentaire. Par ailleurs, la plupart des autocars à destination de la gare de Bruxelles-Midi passent déjà par Anderlecht.

Dans le cadre de l'élaboration du Plan régional de mobilité Good Move, nous avons connaissance des incidences générales en matière de mobilité à l'échelle macro. Aucune difficulté n'a été observée. Il n'y a donc pas d'entrave à ce qu'un concours d'architecture soit lancé. On peut aisément développer un programme urbain, dense et mixte comprenant des bureaux, des logements et des équipements.

En ce qui concerne le terrain, le parking sera géré par Indigo jusqu’en 2023. Il figure en zone d’équipements collectifs au PRAS et occupe une superficie de quelque 30.000m².

Il s'agit d'une occasion unique, tant sur le court terme que sur le long terme, de créer une grande gare routière de qualité pouvant accueillir l’ensemble des départs en cars de la Région, que ce soit pour les lignes régulières ou les lignes saisonnières, par exemple les départs au ski des étudiants.

L’aménagement qui sera proposé lors de l’ébauche du projet permettra de sécuriser le site.

En résumé, notre Région a besoin d'une gare internationale de bus et l'endroit que nous avons trouvé permet d'en aménager une à moyen terme.

Je voudrais dépasser le localisme et montrer que nous avons un réflexe régional, qui nous pousse à effectuer les choix les plus logiques et professionnels possibles, intégrés dans un développement urbain et de mobilité.

Érasme est le meilleur choix possible pour une gare internationale de bus. Nous avons pris nos

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Ook ik ben gewonnen voor een internationaal busstation in Brussel. De gemeente Anderlecht werkt al sinds 2006 in overleg met het gewest aan de ontwikkeling van de wijk rond het Erasmusziekenhuis. Het enige waarover de gemeente en het gewest het nog niet eens waren, was de hypotheek van het terrein dat momenteel als openluchtparking wordt gebruikt en een verbindingspunt tussen de verschillende functies moest worden.*

Anderlecht stelde voor om een bijzonder bestemmingsplan (BBP) uit te breiden om tot de best mogelijke invulling van de site te komen, maar het gewest verwierp dat voorstel omdat het zelf een studie zou laten uitvoeren.

Als u nu een project voorstelt dat tegen de goedgekeurde plannen ingaat, dan is dat een groot probleem, zeker tegenover de actoren die op de site aanwezig zijn. Ik denk dan aan het Erasmusziekenhuis.

Volgens u komt er een voorbereidende fase, maar de parking wordt nu al volledig gebruikt. Binnenkort opent het Jules Bordet-instituut daar bovendien zijn deuren waardoor de bezetting van de site zal blijven toenemen. Bij gebrek aan een overlegde oplossing en integratie van de diverse projecten, dreigt de zaak in het honderd te lopen.

U zou op zijn minst een visie en een planning voor de site moeten hebben. Ik maak mij zorgen over het feit dat de gemeente Anderlecht niet op de hoogte is van uw keuze. De burgemeester is er zelfs al tegen gekant. Ook de leiding van het ziekenhuis is door het gebrek aan overleg ongerust.

responsabilités et je compte sur vous pour prendre les vôtres.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je suis d'accord avec vous sur un point : il faut trouver une solution pour établir une gare de bus internationale.

Pour le reste, il ne s'agit pas de sous-localisme. La commune d'Anderlecht y développe le quartier depuis 2006 en concertation avec la Région, pour y implanter des logements, des activités scientifiques et le campus Érasme. Le dialogue entre la commune et la Région est donc assez abouti. Il restait encore l'hypothèque de ce terrain occupé aujourd'hui par un parking public à ciel ouvert, qui n'est pas un élément qualitatif pour le quartier. Il constituait un point de jonction entre toutes ces réalités que nous devions traiter.

Anderlecht avait proposé à la Région d'élargir un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) pour réfléchir au meilleur aménagement du site. Finalement, la Région a repoussé cette proposition en annonçant qu'elle allait produire elle-même une étude pour déterminer comment ce terrain important pourrait compléter l'ensemble d'un développement qui, je le répète, avait été concerté entre la commune et la Région.

Il ne s'agit donc pas du tout de localisme, mais de cohérence. Si l'on présente un projet qui va à contre-courant de l'orientation adoptée, cela pose évidemment un problème majeur, notamment à l'égard des acteurs en présence. Les responsables de l'hôpital Érasme sont très inquiets, car leur institution a besoin de ce parking.

Vous m'annoncez qu'il y aura une phase préliminaire, mais le parking est déjà complet, utilisé pour le fonctionnement du Campus Érasme et des différents hôpitaux. L'Institut Jules Bordet va ouvrir ses portes prochainement et le site continuera à croître. Faute de solutions concertées et d'intégration des différents projets, la situation deviendra chaotique.

Le moins que l'on puisse faire, c'est avoir une vision et une planification pour ce site. J'aurais aimé vous entendre à ce sujet. Je suis assez

inquiet : la commune est manifestement peu au courant et le bourgmestre, qui a d'ailleurs manifesté son opposition au projet, n'était même pas informé de votre choix. Érasme et d'autres acteurs ont des craintes, d'autant qu'il y a manifestement peu de dialogue avec ces acteurs, pourtant fondamentaux pour le développement de notre Région.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik vergader nochtans samen met hen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons des réunions avec eux.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Enkele dagen geleden liet de geneesheer-directeur mij nochtans nog weten dat hij zich zorgen maakt over de toekomst op die site.*

Hoeveel parkeerplaatsen zullen er tijdens de voorbereidende fase zijn? Wat is uw doelstelling op lange termijn? Krijgt een instelling die verantwoordelijk is voor de Brusselse stedenbouw, een planningsopdracht?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il y a quelques jours pourtant, le médecin-chef de l'hôpital Érasme me disait toute son inquiétude quant au développement des activités du campus.

Enfin, combien d'emplacements sont-ils prévus dans la phase préliminaire ? Qu'envisagez-vous à long terme ? Une mission de planification est-elle confiée à l'un ou l'autre organisme chargé de l'urbanisme bruxellois ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zodra de plannen concreter worden, kom ik hierop terug.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas grand-chose à ajouter. Nous communiquerons lorsque le projet entrera dans une phase plus concrète.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- U hebt nog niet al mijn vragen beantwoord, terwijl er nochtans grote ongerustheid over de plannen bestaat. U moet echt overleggen met de gemeente en met de vertegenwoordigers van de Campus Erasmus.*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je constate que vous n'avez pas encore toutes les réponses à mes questions. Ce projet suscite une véritable inquiétude, indépendamment de tout sous-localisme.

Le développement du Campus Érasme ne relève d'ailleurs en rien du sous-localisme, pas plus que le maintien d'une ligne cohérente de développement urbain dans un quartier où la Région entend attirer des milliers d'habitants. Il faut pouvoir dialoguer avec la commune et les représentants du Campus Érasme.

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que nous faisons.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- En toch komen die mensen aan mij meer uitleg vragen!*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ces personnes se sont pourtant tournées vers moi pour obtenir des informations complémentaires !

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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 communicatiecampagne van de MIVB in verband met de verplichte ontwaarding bij het verlaten van de metrostations".

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Dat de MIVB, gelukkig niet in alle stations, verplicht om het toegangsbewijs te ontwaarden bij het verlaten van het station, roept vragen op. Erger is de campagne ter zake. Men toont een vrouw die een handtas vol nutteloze items leegschudt om haar Mobibkaart te zoeken, met als boodschap dat je je Mobibkaart bij de hand moet hebben, voor je aan de poortjes komt.*

Dat cliché is natuurlijk ongegrond, want vrouwen zeulen geen duizend en een dingen mee voor hun plezier. Hun tas zit vol, omdat dat nodig is of omdat de maatschappij hen dwingt om er altijd smetteloos uit te zien. Paradoxaal genoeg wordt er aan bushaltes en in metrostations trouwens vaak geadverteerd voor nutteloze accessoires.

Tot slot gaat de campagne voorbij aan het feit dat bijvoorbeeld zwaarbepakte reizigers, personen met een handicap of senioren meer tijd nodig hebben om hun kaart boven te halen.

Beantwoordt de campagne aan het reclamecharter van de MIVB? Hebt u de MIVB laten weten dat de communicatie volkomen misplaatst was?

Bij de start van Mobib werd ons beloofd dat contactloze passage mogelijk zou zijn. Je tas op de incheckmodule leggen zou volstaan. Dat blijkt echter onmogelijk. Waarom is dat probleem na zo veel jaar nog niet opgelost?

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la campagne de communication de la STIB relative à la validation obligatoire à la sortie des stations de métro".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La STIB a désormais instauré la validation obligatoire à la sortie des stations de métro. Heureusement, ce n'est pas encore le cas partout. Outre les interrogations qu'on peut avoir sur ce choix, cette mesure a donné lieu à une campagne d'information basée sur une affiche recourant à un stéréotype sexiste.

À juste titre, ce visuel a suscité de nombreuses réactions. En effet, on y voit une femme vider un sac débordant d'objets divers et inutiles - sinon, ce ne serait pas drôle ! - pour essayer de trouver sa carte Mobib, le message étant qu'il faut avoir sa carte Mobib prête avant d'arriver aux portiques.

On retrouve donc bien l'idée que les femmes se déplacent avec une multitude d'objets incongrus et qu'en outre, cela fait perdre du temps aux autres. Je pense que la communication aurait pu viser mieux. Un jour, si vous le souhaitez, nous pourrons discuter de la question du sac des femmes, à commencer par tout ce qu'elles emportent à cause des enfants dont elles ont la charge.

Ce cliché est évidemment infondé dans la mesure où, non, les femmes ne transportent pas mille et une choses inutiles pour le plaisir. Si leurs sacs sont remplis, c'est bien souvent par nécessité ou pour répondre à des injonctions de la société, comme les nécessaires de maquillage parce qu'on demande aux femmes d'être toujours impeccables, jolies, de bonne humeur, etc. Le sac des femmes n'est donc pas un hasard !

Je rajoute que vos abribus et vos stations de métro affichent paradoxalement de nombreuses publicités sur ces accessoires que l'on peut estimer inutiles. Elles rappellent aux femmes à tous les arrêts qu'elles doivent se pomponner en permanence. De même, ce sont bien souvent les femmes qui sont chargées des déplacements avec les enfants. Croyez-vous que cela s'effectue les mains dans les poches ? Essayez ! C'est une très mauvaise idée.

Enfin, cette campagne rejette l'aspect fastidieux de la validation à la sortie sur le dos des usagers. Or c'est la STIB qui fait ce choix, pas les voyageurs ! Ce renversement de responsabilité pose tout de même question, quand on sait que les voyageurs encombrés, les personnes moins valides, les personnes âgées, etc., ont besoin de plus de temps pour sortir leur carte.

Désormais, le voyageur pressé et coincé au portique par quelqu’un de plus lent sera-t-il habilité à le bousculer ? C'est arrivé la première fois où mon fils de six ans a dû valider sa carte à la sortie, parce que quelqu'un trouvait qu'il n'allait pas assez vite.

Cibler les plus lents de façon stéréotypée comme le fait cette campagne est choquant. Celle-ci répond-elle à la charte publicitaire de la STIB, qui a priori devrait exclure les stéréotypes sexistes ? Avez-vous fait part à la STIB du caractère parfaitement déplacé de sa communication ?

Par ailleurs, au lancement de Mobib, on nous avait garanti le passage sans nécessité de contact, les gens n'ayant pas forcément envie de sortir leur portefeuille en public. Déposer son sac sur le valideur devait être suffisant. Pourtant, il est impossible de franchir un portique sans déposer sa carte directement à un endroit précis. Pourquoi, après plusieurs années, aucun progrès n'a-t-il été accompli pour résoudre ce problème ? Personnellement, je dois mettre ma carte dans la poche arrière de mes pantalons, ce qui a pour résultat de toutes les trouer !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB-campagne informeert dat reizigers voortaan ook moeten uitchecken.*

M. Pascal Smet, ministre.- La campagne menée par la STIB est une campagne d’information sur l’arrivée du "check-out".

Er twee affiches: een met een vrouw en een met een man. Het was de bedoeling om reizigers duidelijk te maken dat ze voortaan hun Mobibkaart moeten klaarhouden om een metrostation te verlaten.

Er wordt vaker humor gebruikt in MIVB-campagnes om een ernstige boodschap te verpakken. Onderzoek heeft trouwens aangetoond dat dat werkt.

De MIVB heeft helemaal niet de bedoeling om wie dan ook op de korrel te nemen of de draak te steken met de reizigers. De campagne toont een man die in zijn rugzak en een vrouw die in haar handtas zoeken en gaat hoegenaamd niet in tegen het MIVB-reclamecharter.

Ik heb de MIVB geen instructies gegeven over een eventuele campagne over de check-out, want dat valt onder haar operationele en commerciële verantwoordelijkheid.

De check-in- en check-outapparaten sturen commando's naar de Mobibkaart. Obstakels, zoals een handtas, kunnen de werking van het systeem verstoren.

Nu contactloze bankkaarten opgang maken, is het belangrijk dat de reiziger zijn Mobibkaart gebruikt om transmissieconflicten te vermijden en daarom is het beter om ze rechtstreeks op de lezer te leggen.

Cette campagne a été relayée au travers de deux versions d'affiches : l'une avec une femme et l'autre avec un homme. Son objectif est d'attirer l'attention et de prévenir les voyageurs qu'il faudra désormais préparer sa carte Mobib pour sortir des stations.

Les campagnes réalisées par la STIB sont régulièrement abordées sur le ton de l'humour, afin de dédramatiser un message qui pourrait être perçu comme négatif ou contraignant par les voyageurs. Des études ont d'ailleurs démontré la force de l'humour pour faire passer des messages. Ces derniers attirent l'attention et permettent une meilleure perception du contenu.

La STIB n'a pas du tout pour objectif de viser qui que ce soit dans ses campagnes ou de tourner ses voyageurs en dérision. Les objets qui sortent du sac illustré sur les affiches sont d'ailleurs très divers et pas très communs ni stéréotypés.

Cette campagne qui met en avant un homme qui cherche dans son sac à dos et une femme dans son sac à main n'enfreint en aucune manière la charte d'éthique publicitaire de la STIB.

Je n'ai donné aucune instruction à la STIB concernant une éventuelle campagne sur le check-out, car elle relève du domaine opérationnel et de la stratégie commerciale de l'exploitant.

Le valideur envoie du courant et des commandes par ondes FC à la carte Mobib afin de l'activer et de réaliser le processus de lecture et d'écriture. S'il y a un obstacle, il n'y a pas de garantie que les ondes arrivent correctement à la carte et que le système fonctionne. Un sac à main constitue un obstacle à la propagation des ondes. Il peut donc empêcher le signal d'être envoyé correctement à la carte Mobib.

Par ailleurs, à l'heure des cartes bancaires sans contact, il est important que le valideur utilise la bonne carte pour la validation, à savoir la carte Mobib, au risque d'avoir un conflit de transmission. Ce conflit entre plusieurs cartes, appelé "card clash" ou "conflit NFC", empêche la validation de la carte Mobib. Il est dès lors préférable de poser directement la carte Mobib sur le valideur.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Net als reclamemensen doet u een op seksistische clichés gebaseerde campagne af als humor.*

Ik vroeg niet waarom je je kaart bij het apparaat moet houden in geval van contactloos in- en uitchecken, maar waarom u de gedane belofte ter zake niet nakomt. Er zijn twee visies op openbaar vervoer en die van mij bestaat er niet in het de reizigers moeilijk te maken.

- Het incident is gesloten.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre réponse indiquant qu'il s'agit d'humour est celle qu'opposent systématiquement tous les publicitaires, sans exception, dès lors qu'ils lancent une campagne élaborée sur la base d'un stéréotype sexiste. Il s'agit de la pire réponse que vous pouviez me faire : c'est de l'humour !

Non, ce n'est pas de l'humour, puisque cette campagne se base sur un stéréotype sexiste.

Pour ce qui est de ma question sur la validation par contact, il ne s'agit pas de savoir pourquoi on nous impose de présenter notre carte sur le valideur. Ma question est relative au fait qu'au moment de vendre le projet, on nous a dit que le contact ne serait pas nécessaire. On nous a expliqué que les personnes qui ont les mains pleines ou qui n'ont pas envie de montrer où se trouve leur portefeuille ou de le sortir par crainte des pickpockets ne seraient pas obligées de le faire. Or, des années plus tard, cette pratique est imposée. Il faut également valider à la sortie.

Vous avez pu constater que lorsque le métro se vide, il y a un afflux de personnes aux portiques. C'est quelque peu problématique. Il existe deux visions du transport en commun et la mienne consiste à ne pas compliquer la vie des usagers. Je peux vous assurer que lorsque vous sortez du métro et que votre smartphone vous indique que vous avez intérêt à courir pour attraper votre correspondance, mais que vous êtes coincé aux portiques par un afflux de voyageurs, ce n'est pas drôle du tout.

Ce n'est pas de cette manière que l'on améliore la vie des usagers.

- 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,

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,

betreffende "het gevaar voor achterstand in de renovatie van de tunnels".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Uit commentaar van het Rekenhof valt af te leiden dat het meerjarenplan voor de renovatie van de Brusselse tunnels tegen 2031 op de helling lijkt te staan.*

Het Rekenhof wijst erop dat facturen voor werken die in 2018 werden uitgevoerd niet kunnen worden betaald en dat de betaling van facturen in 2019 ernstig in het gedrang komt. Hoe komt het dat er onvoldoende geld is opzijgezet voor het meerjarenplan?

De media gaan nog verder en zien al vertraging in de uitvoering van de werken aan de Reyers- en de Leopold II-tunnels. Volgens het Rekenhof is er sprake van een tekort van 25 miljoen euro. Moeten we ons schrap zetten voor nieuwe problemen met de tunnels omdat er onvoldoende middelen zijn uitgetrokken?

Klopt het dat de lopende werken in het gedrang komen omdat er onvoldoende middelen in de begroting zijn opgenomen? Klopt het dat er 25 miljoen euro tekort is? Moet het oorspronkelijke investeringsprogramma worden herzien vanwege onvoldoende middelen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik stel voor dat u het verslag van de begrotingsbesprekingen opnieuw leest, want de kwestie kwam eerder ter sprake in de commissie en gaf aanleiding tot het foutieve persartikel. U stelt dus een vraag die al eerder aan bod kwam naar aanleiding van dat artikel.*

concernant "le risque de retard dans la rénovation des tunnels".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Si l'on en croit les commentaires publiés par la Cour des comptes, la réalisation du plan pluriannuel de rénovation des tunnels bruxellois, établi par le gouvernement et devant porter sur une rénovation de tous les tunnels d'ici 2031, semble compromise.

La Cour des comptes relève que des factures se rapportant à des travaux effectués en 2018 ne pourront être payées et que de sérieux risques planent sur la liquidation des factures en 2019. Alors qu'un plan a été élaboré sur plusieurs années, comment expliquer l'insuffisance d'engagements pour des travaux dont le déroulement dans le temps a bien été défini ?

La presse franchit une étape supplémentaire et voit déjà des perturbations dans l'exécution des chantiers concernés, à savoir les tunnels Reyers et Léopold II. Selon la Cour des comptes, une insuffisance d'engagement à concurrence de 25 millions d'euros serait à relever. Alors que le gouvernement avait donné les signes d'une volonté d'en découdre avec l'épineux problème de l'insuffisance d'entretien des tunnels de la Région, faut-il s'attendre à un nouvel élément perturbateur dans l'évolution des chantiers, faute d'avoir prévu les budgets nécessaires pour réaliser le plan fixé ?

Est-il exact que le déroulement des travaux en cours dans les tunnels bruxellois risque d'être compromis, faute d'un engagement budgétaire suffisant ? Confirmez-vous une insuffisance d'engagement à hauteur de 25 millions d'euros ? Enfin, le programme initial d'investissement dans les tunnels bruxellois doit-il être revu, faute d'engagement suffisant ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous invite à relire le rapport de notre débat budgétaire, puisque cette question a été soulevée à ce moment-là en commission. Cela a donné lieu à un article erroné dans la presse.

Het antwoord op uw drie vragen is: neen.

Alles loopt. De nodige middelen en een bijkomend bedrag van 25 miljoen euro zijn opzijgezet. De regering engageert zich duidelijk voor de tijdige renovatie van de tunnels. Er is op korte tijd heel wat gebeurd en dat wordt algemeen erkend, ook in het buitenland.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Uit uw antwoord leid ik af dat het Rekenhof op zijn kop is gevallen en dat er geen vertraging zal zijn.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED AZZOUZI

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

betreffende "het vandalisme op het MIVB-net".

De heer Mohamed Azzouzi (PS) *(in het Frans).- La Capitale berichtte onlangs over de kostprijs van vandalisme voor de MIVB. De verwijdering van tags en graffiti kostte in de periode 2014-2016 1,25 miljoen euro en het lijkt erop dat de kostprijs in 2017-2018 nog eens is toegenomen. Daarnaast werden er in 2016 zestig buszitjes beschadigd, tegenover vier in 2014. Ook dat cijfer steeg in 2017 en 2018.*

Vous posez donc aujourd'hui une question sur un sujet dont nous avons déjà discuté, sur la base d'un article erroné.

La réponse à votre première question est : non.

La réponse à votre deuxième question est : non.

La réponse à votre troisième question est : non.

Tout est en cours. Les budgets nécessaires sont prévus, qui incluent un montant supplémentaire de 25 millions d'euros. L'engagement du gouvernement est très clair : pour rénover les tunnels et terminer les travaux à temps, nous allons poursuivre le programme de rénovation. Nous avons déjà accompli un travail important dans un délai relativement court, ce qui est reconnu par tous, y compris à l'étranger.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'en déduis que la Cour des comptes est tombée sur la tête et qu'il n'y aura pas de retard.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED AZZOUZI

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

concernant "les actes de vandalisme sur le réseau de la STIB".

M. Mohamed Azzouzi (PS).- Le quotidien La Capitale relayait récemment les chiffres des actes de vandalisme et de leur coût au sein du réseau de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB).

Les graffitis et tags représentent à eux seuls plus de 60% des détériorations dans les trams bruxellois. Ces mêmes actes de vandalisme sont en augmentation de plus de 30% dans les bus du

Hoeveel mensen werden er gestraft voor die vormen van vandalisme? Bent u van plan om meer geld uit te trekken voor enerzijds repressie en anderzijds een informatie- en bewustmakingscampagne die de Brusselaar wijst op de aanzienlijke kosten door vandalisme voor de MIVB?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In 2014 werden er zestien daders van allerhande vormen van vandalisme geverbaliseerd. In 2015 waren het er eenentwintig, in 2016 zestien en in 2017 vijftien. De cijfers voor 2018 zijn er nog niet. Het aantal vandalismefeiten blijft vrij stabiel.*

Momenteel plant de MIVB geen campagne om de kosten van vandalisme onder de aandacht te brengen. Ze levert echter wel grote preventie-inspanningen in scholen, waar ze kinderen leert hoe ze zich in het openbaar vervoer moeten gedragen met respect voor de infrastructuur.

De MIVB werkt ook met jongeren van vzw's Safa en Centrum West om stationsfresco's te maken. Zo maken jongeren zich de plek op een positieve manier eigen. Tijdens de acties "Witte Tornado" helpen jongeren een onderhoudsteam om een station schoon te maken en legen ze onder andere vuilnisbakken.

Ik besef dat zulke initiatieven vandalen niet afschrikken. Het is een algemeen maatschappelijk probleem.

réseau. Le coût de nettoyage de ces seuls tags et graffitis s'est élevé, pour la période 2014-2016, à 1,25 million d'euros et semble augmenter pour la période 2017-2018.

À côté de ces actes, les détériorations volontaires des sièges dans les bus sont passées de quatre en 2014 à plus de 60 en 2016. Ce chiffre augmente encore en 2017 et 2018.

Face à ces actes de vandalisme, le travail de répression opéré par les agents de la STIB n’est pas aisé, l’auteur des faits devant être pris en flagrant délit.

Combien de personnes ont-elles été sanctionnées pour ce type d’infraction ? Face à cette situation, avez-vous prévu d'amplifier, outre le volet répressif, le volet préventif, grâce à une vaste campagne d’information et de sensibilisation visant à rappeler aux Bruxellois le coût important que font peser ces actes de vandalisme sur le budget de la STIB ?

M. Pascal Smet, ministre.- En 2014, seize personnes ont été verbalisées pour des faits de vandalisme, tous types de vandalisme confondus. En 2015, elles étaient vingt-et-une, en 2016, seize et en 2017, quinze. Les chiffres de 2018 ne sont pas encore connus.

À ce stade, la STIB n’a pas prévu de campagne de communication pour expliquer ou rappeler le coût important que représente le vandalisme. Par contre, la STIB effectue un important travail de prévention auprès des écoles et des jeunes, avec des campagnes scolaires portant sur la prévention et la sensibilisation aux bons comportements dans les transports publics en général. La question du respect de l’infrastructure est l'un des points abordés.

La STIB collabore également avec les jeunes des asbl Safa ou Centrum West, entre autres, pour réaliser des fresques, qui sont ensuite installées en station. C’est une manière pour les jeunes de se réapproprier les lieux de manière positive et d’être sensibilisés au travail d’autrui (nettoyage, vandalisme, etc.).

Daarom zijn er camera's geïnstalleerd. De MIVB probeert in te gaan op klachten en meldingen, maar dat kost natuurlijk geld.

Het is tijd voor een algemene reflectie over de notie respect in het Brussels Gewest.

Enfin, il y a la participation aux actions "Tornade blanche", également menées par la STIB avec les jeunes des asbl Safa et Centrum West. Pendant une heure et demie, ils accompagnent une équipe d'entretien pour nettoyer la station, vider les poubelles, etc.

Je suis bien conscient que ces initiatives n'empêcheront pas les auteurs de vandalisme d'agir. Le problème est général dans la société, que ce soit en surface, en sous-sol ou sur le réseau.

C'est la raison pour laquelle nous avons installé des caméras. La STIB tente de réagir aux plaintes et aux constats, mais il est certain que cela a un coût.

Une réflexion plus globale s'impose sur la notion de respect dans notre Région, qui va du fait de jeter des déchets en rue jusqu'au harcèlement, en passant par les actes de vandalisme dans l'espace public. Il s'agit malheureusement d'un problème sociétal auquel tout le monde doit s'attaquer.

Les chiffres relatifs aux actes de vandalisme restent relativement stables.

De heer Mohamed Azzouzi (PS) *(in het Frans).- De sector levert inderdaad belangrijke inspanningen en ook in de scholen is er aandacht voor het probleem. Er is inderdaad nood aan een ruimere aanpak, te beginnen bij kinderen, en een culturele ommeslag. Ik dank u alvast voor uw aandacht voor de problematiek.*

- Het incident is gesloten.

M. Mohamed Azzouzi (PS).- Au niveau du secteur, je sais que des efforts importants sont consentis. Par ailleurs, dans les écoles, le travail est soutenu et maintenu. C'est important, car c'est par les enfants qu'il faut commencer.

Tout un travail éducatif et culturel doit être réalisé plus largement. Ce n'est pas toujours facile, mais je sais que vous en êtes conscient. Je tenais à vous en remercier.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de afwerking van de bouwplaatsen op het parcours van de Ronde van Frankrijk in Brussel".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE EN BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

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

betreffende "de jobaanbiedingen voor Uber-chauffeurs".

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- In december stond op de website van Actiris verrassend een voltijdse jobaanbieding voor Uber, afkomstig van een recent opgerichte vzw.*

Ook op websites zoals 2dehands.be staan er vacatures voor Ubertaxichauffeurs. Geïnteresseerden moeten 500 euro per maand betalen om over een voertuig met acht zitplaatsen te kunnen beschikken, inclusief een vergunning voor, bijvoorbeeld, Brussel.

Dat komt erop neer dat ondernemingen met onduidelijk statuut Uberchauffeurs aanwerven en dat er zich op die manier een zwart economisch circuit ontwikkelt. Het gaat duidelijk niet om zelfstandige chauffeurs. Er zijn zonder meer tussenpersonen actief die zich op de rug van de Uberchauffeurs verrijken.

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

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

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

concernant "les offres d'emplois pour des chauffeurs Uber".

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une annonce parue en décembre sur le site d'Actiris a fait sensation : il s'agissait d'une offre d'emploi à temps plein pour "l'application de taxis Uber". Cette annonce émanait d'une sprl tout récemment constituée.

De la même manière, on peut trouver sur des sites comme 2ememain.be des annonces pour devenir chauffeur de "taxi Uber". Les personnes intéressées doivent verser 500 euros par mois, dont on peut douter qu'ils soient déclarés, pour disposer d'une voiture huit places, par exemple, avec "licence Bruxelles".

Cela signifie que, désormais, des entreprises engagent, sous on ne sait quel statut, du personnel afin d'effectuer pour leur compte des courses Uber et qu'une économie souterraine s'épanouit grâce à cette application.

Hoe dan ook, iedereen kan nu vaststellen dat Uber taxidiensten aanbiedt.

Hebt u weet van deze situaties? Voert uw administratie gerichte controles uit? Komen er maatregelen om een einde te stellen aan de uitbuiting van chauffeurs die zich laten vangen aan jobaanbiedingen die zogenaamd tot 2.500 euro per maand kunnen opleveren?

On est donc loin du mythe du chauffeur réellement indépendant. Par contre, il semble évident qu'émergent une série de discrets intermédiaires qui se rémunèrent sur le dos des chauffeurs grâce à Uber.

Dans un cas comme dans l'autre, il semble évident pour tout le monde qu'Uber rend un service de taxi.

Avez-vous connaissance de ces dérives ? Face à ces pratiques faciles à retracer, des contrôles ciblés sont-ils effectués par votre administration ?

Des mesures sont-elles étudiées pour mettre fin à l'exploitation des chauffeurs qui se laisseraient flouer par des annonces laissant croire à un réel emploi pouvant rapporter jusqu'à 2.500 euros par mois ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb geen weet van zulke uitwassen. In tegenstelling tot de taxisector, moeten verhuurders van auto's met chauffeur het personeel dat met vergunde auto's rijdt, niet aanmelden, zodat ze niet bekend zijn bij de administratie.*

Daarbij merk ik op dat de enige mensen die met vergunde auto's mogen rijden de volgende zijn:

- fysieke personen met een vergunning voor de exploitatie van een bedrijf dat auto's met chauffeur verhuurt;

- gemandateerden van een bedrijf dat een vergunning heeft voor de exploitatie van zo'n verhuurdienst;

- mensen die als werknemer voor zo'n fysieke persoon of rechtspersoon werken.

Artikel 22 van de ordonnantie van 27 april 1995 bepaalt ook dat de uitbater van een dergelijk bedrijf zijn vergunde auto's onder geen enkele vorm mag verhuren aan andere chauffeurs die niet in dienstverband voor hem werken.

Als de administratie merkt dat de uitbater zich daaraan niet houdt, kan zijn vergunning worden

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'avions pas connaissance de telles dérives. À l'inverse du secteur des taxis, les services de location de voitures avec chauffeur ne doivent actuellement pas renseigner les personnes roulant sur leurs véhicules autorisés. L'administration ne connaît donc pas l'identité de ces personnes.

Je tiens cependant à préciser que les seules personnes habilitées à circuler dans les véhicules autorisés comme voitures de location avec chauffeur, appelés communément limousines, sont les suivantes :

- la personne physique titulaire de l'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ;

- les mandataires d'une société titulaire de l'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ;

- les personnes employées en tant que salariés de la personne physique ou de la personne morale titulaire de l'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur.

L'article 22 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur prévoit également que la location par l'exploitant, sous

opgeschort of zelfs ingetrokken. Hij riskeert ook een proces-verbaal.

quelque forme que ce soit, des véhicules autorisés est interdite. Il est donc interdit à l'exploitant de faire assurer la conduite d'un véhicule autorisé par un chauffeur indépendant ne répondant pas aux conditions susmentionnées.

En cas de constat d'infraction par l'administration, l'exploitant titulaire de l'autorisation pourrait voir suspendre, ou même retirer son autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur. Il risque également, en cas de constat d'infraction sur le terrain par les contrôleurs, de se voir dresser un procès-verbal.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik ben blij dat ik deze praktijk onder uw ogen heb kunnen brengen. Een en ander bevestigt trouwens al onze reserves over deze applicatie.*

Ik wil u die advertenties graag doorspelen. Trouwens, ook de taxisector zal dat met genoegen doen.

De gegevens van al wie zulke services aanbiedt, zijn trouwens gemakkelijk terug te vinden in de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO). Uw administratie zou ook gebaat zijn met het gebruik van een goede zoekmotor om dergelijke bedrieglijke aanbiedingen op te sporen.

- Het incident is gesloten.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je me réjouis d'avoir été utile et d'ouvrir les yeux de votre administration - et les vôtres - sur une pratique qui vous était inconnue. Cela correspond à ce que l'on craignait et dénonçait dès les premiers débats sur cette fameuse application.

Je me tiens à votre disposition pour vous aider à retrouver la trace de ces annonces. Je pense que dans le secteur des taxis, certains seront également très motivés pour vous les transmettre.

Il est, par ailleurs, très facile, sur la Banque-carrefour des entreprises (BCE), de trouver les coordonnées des gens et entreprises proposant ce type de services. L'usage d'un bon moteur de recherche internet ferait gagner beaucoup d'efficacité à votre administration, afin qu'elle puisse se saisir des annonces frauduleuses qui lui seraient transmises. Ce gain de temps et d'énergie permettrait, in fine, d'améliorer grandement la transparence du système.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

betreffende "het geluid van de metro ter hoogte van de Arenbergstraat".

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Ter hoogte van de kruising van de Koningsgalerij met de Arenbergstraat bevinden zich een aantal verluchtingsgaten van de metrotunnel. Buurtbewoners hebben hun beklag gedaan over het lawaai en de trillingen die uit die verluchtingsgaten komen. Een akoestisch expert heeft dat ook bevestigd.

Geluidsoverlast staat steeds hoger op de agenda en het is belangrijk dat de overheid er aandacht voor heeft. Lawaaihinder weegt almaar meer op de Brusselse levenskwaliteit omdat er steeds meer mensen dicht bij elkaar wonen. Of het lawaai nu wordt veroorzaakt door wegverkeer, ondergronds openbaar vervoer of nog wat anders, maakt voor de omwonenden weinig uit.

Ook de gewestelijke overheid besteedt aandacht aan het probleem: denken we maar aan de geluidsnormen voor openbaar vervoer die in het verleden zijn vastgelegd in de milieuovereenkomst tussen het Brussels Gewest en de MIVB. In het licht van de aanleg van een nieuwe metrolijn reikt mijn vraag verder dan de praktische problemen die zich vandaag stellen.

Bent u op de hoogte van de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de verluchtingsgaten van de metrotunnel onder de Arenbergstraat? Worden de vastgelegde geluidsnormen voor het openbaar vervoer op die locatie nageleefd?

Welke maatregelen kan de MIVB nemen om de geluidshinder voor de omwonenden te beperken? Is het een optie om in dit specifieke geval de ventilatieopeningen te voorzien van geluiddempend materiaal?

Zult u bij de bouw van de nieuwe metrolijn rekening mee houden met de geluidsproblematiek?

De heer Pascal Smet, minister.- Noch ik, noch de MIVB was op de hoogte van het probleem, maar ten gevolge van de klachten heeft de vervoersmaatschappij een geluidsingenieur

concernant "le bruit du métro à hauteur de la rue d'Arenberg".

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).- Au croisement de la Galerie de la Reine et de la rue d'Arenberg, les habitants se plaignent du bruit et des vibrations que dégagent les bouches d'aération du tunnel du métro. Un expert en acoustique a confirmé la situation.*

Il est important que les pouvoirs publics prêtent attention aux nuisances sonores, qui pèsent de plus en plus sur la qualité de vie à Bruxelles, qu'elles proviennent du trafic automobile, des transports en commun souterrains ou d'autres sources.

La Région bruxelloise a déjà défini des normes de bruit maximales pour les transports en commun dans l'accord environnemental conclu avec la STIB. Ma question s'inscrit également dans la perspective du développement d'une nouvelle ligne de métro.

Savez-vous si les normes de bruit sont respectées à hauteur des bouches d'aération de la rue d'Arenberg ?

Quelles mesures la STIB peut-elle adopter pour limiter les nuisances pour les riverains ? Les bouches pourraient-elles, en l'occurrence, être équipées d'un système d'isolation phonique ?

Ce problème sera-t-il pris en considération lors de la construction de la nouvelle ligne de métro ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Ni la STIB ni moi n'étions informés du problème, mais à la suite des plaintes, la société a demandé à un*

gevraagd de zaak ter plaatse te onderzoeken. Die stelde vast dat er inderdaad te veel lawaai was.

De geluidshinder wordt veroorzaakt door ondulatie, wat kan worden verholpen door de sporen te slijpen. Ondertussen heeft de MIVB de sporen geslepen. Normaal gezien zouden de richtwaarden inzake geluidshinder, die overigens niet bindend zijn, nu nageleefd moeten worden.

Uiteraard is de geluidsproblematiek een aandachtspunt bij de aanleg van een nieuwe metrolijn, maar de lijn tussen Bordet en het Noordstation bevindt zich zo diep in de grond dat ze normaal gezien geen geluidshinder kan veroorzaken.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Het is goed nieuws dat de metrosporen intussen geslepen zijn.

- *Het incident is gesloten.*

ingénieur de réaliser des mesures. Elles ont confirmé des niveaux sonores trop élevés.

Les nuisances sonores sont dues à l'ondulation des rails. Un meulage a entre-temps été effectué pour y remédier. Les normes, non obligatoires par ailleurs, devraient à présent être respectées.

Il est évident que cet aspect est pris en considération lors de l'aménagement d'une nouvelle ligne de métro, mais celle qui reliera Bordet à la Gare de Bruxelles-Nord sera suffisamment profonde pour ne pas causer de nuisances.

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).- C'est une bonne chose que les rails aient entre-temps été meulés.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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

betreffende "de snelheidslimieten op gewestwegen in gemeenten met veralgemeende zone 30".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE

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

concernant "les limitations de vitesse sur les voiries régionales situées dans des communes ayant mis en place une zone 30 généralisée".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, la question orale est considérée comme retirée.