



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 JULI 2015**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 15 JUILLET 2015**

—

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@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

INTERPELLATIES	5
Interpellatie van de heer Bruno De Lille	5
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de stand van zaken van de Picardbrug en de verbinding van Thurn en Taxis met Brussel-Noord".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	5
betreffende "de plannen in verband met de aanleg van de tramlijn Brussel-Noord-Willebroek".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	11
De heer Paul Delva (CD&V)	
De heer Pascal Smet, minister	
De heer Bruno De Lille (Groen)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
MONDELINGE VRAGEN	19
Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	19
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de conformiteit van de gemeentelijke voorzieningen met de gewestelijke voorschriften inzake fietsen".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	5
Interpellation de M. Bruno De Lille	5
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'état d'avancement de la passerelle Picard et de la liaison entre Tour et Taxis et Bruxelles-Nord".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	5
concernant "les projets d'aménagement de la ligne de tram Bruxelles-Nord - Willebroek".	
Discussion conjointe – Orateurs :	11
M. Paul Delva (CD&V)	
M. Pascal Smet, ministre	
M. Bruno De Lille (Groen)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
QUESTIONS ORALES	19
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	19
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la conformité des aménagements communaux aux prescrits régionaux en matière de vélo".	

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	25	Question orale de M. Paul Delva	25
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 energie- en koolstofstrategie van de MIVB tegen 2030".		concernant "la stratégie carbone et énergie de la STIB à l'horizon 2030".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	29	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	29
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 overheidsinitiatieven om carpooling aan te moedigen".		concernant "les politiques menées afin de développer le covoiturage".	
Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen	34	Question orale de M. Hervé Doyen	34
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 bewegwijzering inzake toegang tot eigen beddingen".		concernant "la signalisation relative à l'accès aux sites propres".	

*Voorzitterschap: de heer Boris Dillière, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dillière, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de stand van zaken van de Picardbrug en de verbinding van Thurn en Taxis met Brussel-Noord".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de plannen in verband met de aanleg van de tramlijn Brussel-Noord-Willebroek".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb deze interpellatie vooral ingediend om wat duidelijkheid te krijgen over de ontsluiting van Tour & Taxis. Er zijn inmiddels heel wat projecten op of in de buurt van Tour & Taxis gepland en van start gegaan. Leefmilieu Brussel heeft daar bijvoorbeeld zijn intrek genomen in het grootste passiefkantoorgebouw van Europa. De grondwerkzaamheden voor de bouw van de eerste woningen aan de Picardstraat zijn begonnen. Tegen eind 2018 zou het park Beco West in gebruik kunnen worden genomen. De Vlaamse administratie verhuist in 2018 met 2.000 werknemers naar de zone. De ecologische woonwijk Tivoli, met in de eerste fase vierhonderd woningen, zou tegen 2019 klaar zijn.

In de meeste Europese steden worden bij het ontwikkelen van een nieuwe of bestaande wijk de

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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'état d'avancement de la passerelle Picard et de la liaison entre Tour et Taxis et Bruxelles-Nord".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "les projets d'aménagement de la ligne de tram Bruxelles-Nord - Willebroek".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Le but de cette interpellation est principalement d'en savoir plus sur le désenclavement de Tour & Taxis. De nombreux projets sont prévus dans cette zone et aux abords de celle-ci, comme la construction des premiers logements rue Picard, la première phase d'aménagement du parc sur la rive gauche du bassin Béco fin 2018, le déménagement de l'administration flamande en 2018 et le quartier durable Tivoli en 2019.*

À l'instar de la plupart des villes européennes, Bruxelles avait l'intention d'intégrer les aspects liés à la mobilité dans les projets de développement de cette zone. Le gouvernement précédent avait déjà prévu l'aménagement d'une ligne de tram pour 2017, ainsi que la création d'une passerelle pour piétons, cyclistes et trams.

mobiliteitsaspecten integraal opgenomen in de plannen. Het was ook de bedoeling om het in Brussel zo te doen. De vorige regering had daar al de basis voor gelegd. Zoals in het beheerscontract voor 2013-2017 van de MIVB staat, zou er al een tramlijn in gebruik kunnen worden genomen in 2017. Er zou ook een brug komen voor fietsers, voetgangers en trams. Mobiliteit en toegankelijkheid zijn belangrijke vereisten om een terrein goed te ontwikkelen en om een wijk nieuw leven in te blazen.

Een goed doordachte brug in het verlengde van de Picardstraat is dus niet weg te denken uit de mobiliteitsplannen voor deze wijk, maar is ook belangrijk voor de levenskwaliteit. Het is een brug die de linker- en de rechteroever van het kanaal met elkaar verbindt.

Nu is er in de beleidsverklaring van deze regering sprake van een zeer performante verbinding tussen het Noordstation en de Heizel die het terrein van Tour & Taxis doorkruist. Dat moet indien mogelijk zonder capaciteitsverlies gebeuren en met respect voor de stedelijke omgeving en de levenskwaliteit van de inwoners van de desbetreffende wijken.

Nog volgens dit regeerakkoord zou de Picardbrug tegen 2016 klaar zijn. De Picardbrug zal worden gefinancierd met budget van Beliris. Op de website van Openbare Ruimte Brussel staat dat de kosten voor de brug alleen geraamd worden op 5,7 miljoen euro. Van die plannen werd duidelijk afgestapt. Men kan niet echt meer van een zeer performante verbinding spreken of beweren dat er geen capaciteitsverlies is als het idee van een tramlijn wordt opgegeven om over te schakelen op een verbinding met bussen. Die hebben minder capaciteit dan trams en veroorzaken meer luchtvervuiling, zeker als we rekening houden met het huidige busaankoopbeleid. Bussen zijn bovendien niet duurzaam, want ze zijn niet afgestemd op de huidige, laat staan de toekomstige mobiliteitsbehoeften en evenmin op het Brabantnet.

De minister zei onder meer in de commissie van 8 december 2014 dat hoewel de regering in 2013 had gekozen voor een tram die over de Picardbrug zou rijden, de plannen waren gewijzigd omdat de stad Brussel en het wijkcomité niet akkoord gingen. Samenwerking met de gemeenten is natuurlijk belangrijk, maar van een krachtadig

L'aménagement bien pensé d'une passerelle dans le prolongement de la rue Picard est un élément incontournable pour la mobilité et la qualité de vie dans ce quartier.

Le projet d'accord de majorité évoque une liaison de haute performance entre la gare de Bruxelles-Nord et le Heizel, qui traverserait le terrain de Tour & Taxis. Celle-ci doit se réaliser, si possible, sans perte de capacité et dans le respect de l'environnement urbain et de la qualité de vie des habitants des quartiers concernés.

Toujours selon cet accord, la passerelle Picard devrait être construite en 2016, grâce à un financement de Beliris, estimé à 5,7 millions d'euros. Ce projet a visiblement été abandonné au profit d'une ligne de bus. On ne peut dès lors plus parler d'une liaison de haute performance ou prétendre qu'il n'y aura aucune perte de capacité. De plus, les bus constituent un mode de transport non durable, parce qu'ils ne sont pas adaptés aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité et pas davantage au Réseau Brabant de De Lijn.

En commission du 8 décembre 2014, le ministre avait expliqué que le projet de tram circulant sur la passerelle Picard avait été abandonné à cause de l'opposition de la Ville de Bruxelles et du comité de quartier. La collaboration avec les communes est incontestablement une bonne chose, mais une politique régionale volontariste ne peut pas non plus être envisagée si elle cède à chaque fois aux exigences communales. Qui plus est, la mobilité semble être devenue aujourd'hui une matière exclusivement communale, alors que la Région reste la première compétente en la matière.

Le ministre-président semble conscient de la nécessité de trouver une solution de mobilité durable pour Tour & Taxis, en particulier pour les piétons, les cyclistes et les transports publics.

Le site accueille déjà de nombreux événements, comme le festival Couleur Café, auxquels la plupart des visiteurs accèdent en transports en commun. Ce nombre ne ferait qu'augmenter avec une meilleure connexion avec la gare de Bruxelles-Nord.

Quelque 40% des 4.000 collaborateurs employés par les entreprises environnantes viennent travailler en train, mais 44% continuent à utiliser

gewestelijk mobiliteitsbeleid kan er geen sprake zijn als er telkens zomaar wordt toegegeven aan de eisen van de gemeenten. Mobiliteit lijkt tegenwoordig uitsluitend een gemeentelijke bevoegdheid te zijn, terwijl het gewest er in de eerste plaats voor bevoegd is.

Toch blijkt zelfs minister-president Vervoort zich er bewust van te zijn dat de situatie dringend moet worden aangepakt en dat er een duurzame mobiliteitsoplossing moet komen voor Tour & Taxis. De minister-president verklaarde in de commissie voor Territoriale Ontwikkeling van 11 februari 2015 dat Tour & Taxis de komende jaren eveneens een aanzienlijke verandering zal ondergaan, zodat de mobiliteit er moet worden verzekerd. Hij verwees meer bepaald naar de mobiliteit van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Het terrein van Tour & Taxis wordt nu al voor recreatie gebruikt. Er vinden heel wat evenementen plaats. Het terrein wordt in de toekomst nog verder ontwikkeld. Ik verwijs onder meer naar het park Beco West. Tour & Taxis wordt nu al vaak gebruikt voor grote evenementen die een groot aantal bezoekers trekken. Recent vond bijvoorbeeld Couleur Café plaats. Veel bezoekers gebruiken gelukkig het openbaar vervoer. Door een betere aansluiting met het Noordstation zou het aandeel festivalgangers dat met het openbaar vervoer komt zeker nog toenemen.

Ook zijn er al een heleboel bedrijven gevestigd in de omgeving van Tour & Taxis, waaronder KBC Securities, KBC Havenlaan, Wallonie-Bruxelles International, Touring, Mediafin en Henkel Belgium. Die bedrijven zijn samen goed voor ongeveer 4.000 werknemers. Daarvan komt 40% met de trein, maar 44% nog steeds met de auto.

Ook Leefmilieu Brussel, de Haven van Brussel en nog een paar andere instanties zijn daar gevestigd. Er is dus nog een enorm potentieel voor een modal shift, wat zou betekenen dat meer werknemers het openbaar vervoer gebruiken. Een goede verbinding met het Noordstation zou de rit met het openbaar vervoer veel comfortabeler en sneller maken. Om een goede verbinding met het openbaar vervoer van het Noordstation naar Tour & Taxis mogelijk te maken, moet er uiteraard in voldoende capaciteit worden voorzien.

la voiture.

D'autres instances comme Bruxelles Environnement et le Port de Bruxelles sont également installées à cet endroit, ce qui représente un potentiel énorme en termes de transfert modal. Celui-ci ne fera que croître dans le futur, compte tenu du développement du site. La liaison en transports en commun entre la gare de Bruxelles-Nord et le site de Tour & Taxis devra donc avoir une capacité suffisante.

Dès lors, il faut considérer sérieusement l'idée d'une passerelle sur laquelle circuleraient les trams.

Le ministre flamand M. Weyts a déclaré en janvier 2015 qu'il n'avait pas eu vent de vos propos concernant le fait que les trams du Réseau Brabant passeraient par l'Esplanade plutôt que par Tour & Taxis. Il considère également la passerelle Picard et une liaison de tram rapide et fiable entre le Heysel et la gare de Bruxelles-Nord comme des maillons essentiels. Ce sont d'ailleurs ceux-ci qui incitent De Lijn à conclure un accord de collaboration avec la STIB.

L'unique option raisonnable envisageable est donc celle du tram, compte tenu de la capacité actuelle et future, mais aussi de l'interconnexion avec d'autres réseaux, comme le Réseau Brabant. Deux autres éléments plaident en faveur du tram : la durée des travaux et le calendrier de mise en fonction.

Entre-temps, vous avez également évoqué l'idée d'un 'skytrain'. Pourriez-vous préciser ce que vous entendez précisément par là ?

Quelle que soit la solution retenue, celle-ci ne peut se faire attendre, compte tenu des projets de logement et d'entreprises qui sont déjà en cours sur le site.

Ce projet souffre d'un manque total d'approche durable. C'est comme si les besoins actuels et futurs de ces quartiers et de la Région n'étaient absolument pas pris en compte, pas plus que l'impact des projets dans le temps.

Quels sont les plans définitifs pour la passerelle Picard ? S'agira-t-il d'un pont pour cyclistes, piétons et transports en commun, sur lequel tant

Er moet dus wel degelijk rekening worden gehouden met een brug waarover ook trams kunnen rijden. Voor de groeiende behoefte aan capaciteit op deze lijn zal in de toekomst ook een oplossing moeten worden gevonden. Dat is van primordiaal belang, want Tour & Taxis zal zich blijven ontwikkelen. Zo komen er onder andere in 2018 ook nog eens 2.000 ambtenaren van de Vlaamse overheid bij. Een goede aansluiting met het Noordstation en op het Brabantnet is dus van essentieel belang. De normale buscapaciteit is veel kleiner dan die van een tram.

Vlaams minister Weyts verklaarde in januari 2015 dat hij niet op de hoogte was van uw uitspraken over het feit dat de trams van het Brabantnet via de Esplanade zouden rijden, en dus niet langs Tour & Taxis. Ook zei hij dat de Picardbrug en een snelle en betrouwbare tramverbinding tussen de Heizel en het Noordstation tot de meest cruciale schakels behoren. Dat is net de belangrijkste reden voor De Lijn om een samenwerkingsverband met de MIVB aan te gaan.

De enige mogelijke en redelijke keuze zou dus de tram zijn, vanwege de huidige en toekomstige capaciteit, maar ook door de aansluitingsmogelijkheden op andere netwerken, zoals het Brabantnet. Ook de duur van de werkzaamheden en de timing van de ingebruikname zijn positief als er voor een tram wordt gekozen.

Mijnheer de minister, inmiddels hebt het ook over een 'skytrain' gehad. Wat bedoelt u daarmee? Sommige mensen denken dat u het over een monorail hebt. Dat valt ook af te leiden uit uw verkiezingsbrochures. Er zijn mensen die denken dat het gaat over een metro die bovengronds zou rijden. Anderen denken dat u een kabellift bedoelt. Niemand weet precies wat die 'skytrain' is. Ik zou daarover vandaag graag opheldering krijgen.

In elk geval worden al volop huisvestings- en bedrijvenprojecten ontwikkeld. Er zijn ook al nieuwe werknemers die hun intrek in die wijk hebben genomen. Er kan dus duidelijk niet gewacht worden om een degelijke en aangepaste mobiliteitsoplossing aan te bieden voor de bewoners, bezoekers en werknemers.

Het lijkt wel alsof we een brug te ver gaan, dat er niet duurzaam wordt nagedacht over dit project en

les trams que les bus pourront circuler ? Une autre option a-t-elle été retenue ? Sur la base de quelle étude ? Quelles étaient les conclusions et les recommandations de celle-ci ?

Ces décisions excluent-elles certaines options ?

Existe-t-il des études sur la capacité requise en transports en commun, compte tenu des développements actuels et futurs de Tour & Taxis et des quartiers avoisinants, des activités récréatives et des travaux d'aménagement au quai Béco ? Celles-ci tiennent-elles compte des entreprises et bureaux avoisinants et de l'interconnexion avec les réseaux de De Lijn et des autres sociétés de transport publics ? Quelles sont les conclusions et recommandations de ces études ?

Vous aviez déclaré que le calendrier des travaux serait prêt au printemps 2015. Qu'en est-il ? Les études et travaux sont-ils financés par la Ville de Bruxelles, Beliris ou Bruxelles Mobilité ?

Quel est le climat des discussions avec Molenbeek et la Ville de Bruxelles ?

Qu'en est-il des négociations avec la Flandre à propos de la connexion au Réseau Brabant ? Quelles décisions ont-elles été prises jusqu'à présent ?

J'espère que vous allez pouvoir éclairer ces points une fois pour toutes.

dat er geen rekening wordt gehouden met de huidige en de toekomstige behoeften van deze wijken en van het gewest, en al evenmin met de blijvende impact. Daarom maak ik mij ook zorgen en heb ik heel wat vragen.

Wat zijn de definitieve plannen voor de Picardbrug? Wordt het een brug voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer, waarover zowel bussen als trams kunnen rijden? Wordt er voor een andere optie gekozen? Op basis van welke studie werden die keuzes gemaakt? Wat waren de conclusies en aanbevelingen van die studie?

Wat zijn de gevolgen van die beslissingen? Als men heeft gekozen voor een brug voor bussen, wordt het dan in toekomst toch nog mogelijk om er trams over te laten rijden?

Bestaan er studies over de benodigde capaciteit voor het openbaar vervoer waarin ook rekening wordt gehouden met de huidige en toekomstige ontwikkeling van Tour & Taxis en de aangrenzende wijken, met de recreatieve activiteiten, zoals de evenementen die er plaatsvinden, en met de aanpassingswerkzaamheden aan het Becodok? Wordt er rekening gehouden met de naburige bedrijven en kantoorgebouwen en de aansluiting op de netwerken van De Lijn en die van andere maatschappijen voor openbaar vervoer. Wat zijn de conclusies en aanbevelingen?

U verklaarde ook dat de precieze timing voor de werkzaamheden tegen het voorjaar van 2015 bekend zou zijn. Het is nu zomer. Ik ben heel nieuwsgierig naar de stand van zaken van de ontwikkeling van de Picardbrug, meer bepaald de timing, de planning en de bouwvergunning. Door wie worden de studies en werkzaamheden gefinancierd? Is dat Brussel-Stad, Beliris of Brussel Mobiliteit?

Hoe verlopen de besprekingen met de gemeente Sint-Jans-Molenbeek en de stad Brussel?

Hoe zit het met de samenwerking met Vlaanderen met betrekking tot de aansluiting op het Brabantnet? Wat is de stand van zaken van de besprekingen? Welke beslissingen werden er al genomen?

Ik hoop dat u voor eens en voor altijd klaarheid zult scheppen over die zaken.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het verraste me dat ik de kans kreeg om veel meer te vragen dan ik oorspronkelijk van plan was.

De aanleiding voor mijn vraag was een uitspraak die Brussels schepen Alain Courtois op maandag 29 juni in de Brusselse gemeenteraad deed over de mobiliteit in de buurt van het nieuwe voetbalstadion. Hij zei dat de tram je in zeven minuten van het stadion op parking C naar Brussel-Noord zou brengen.

Eerst dacht ik dat dat goed nieuws was, omdat ik eruit afleidde dat de stad Brussel zich achter het Brabantnet schaaft en er geen graten in ziet om trams van De Lijn naar Brussel-Noord te laten rijden. Graag had ik echter van u gehoord of u meer weet over de mogelijkheid om trams van De Lijn over Brussels grondgebied naar Brussel-Noord te laten rijden.

Als we het mobiliteitsprobleem grondig willen aanpakken, lijkt een sneltram tussen Brussel-Noord en Willebroek een goede oplossing. Het is immers verkieslijk dat pendelaars met het openbaar vervoer naar Brussel komen, in plaats van met de wagen. Wat is de visie van uzelf, de gemeenten en het gewest op die verbinding tussen Willebroek en Brussel-Noord? Een eindhalte aan de Heysel zou de verbinding onmiddellijk veel minder interessant maken. Een sneltram moet immers snel naar zijn eindbestemming kunnen doorrijden.

Hoe verlopen de onderhandelingen met het Vlaams Gewest? Hoeveel vergaderingen vonden er al plaats? Wat is de stand van zaken? Zijn de gemeenten erbij betrokken?

Ik heb begrepen dat er verschillende tracés mogelijk zijn. Een daarvan is die van de huidige tramlijn 3, al hebt u daar vorige week nog over gezegd dat ze bijna aan haar maximale capaciteit zit. Hoe zit de vork in de steel?

Een ander nadeel is dat die tramlijn in tegenstelling tot andere tracés niet langs Tour & Taxis loopt.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter pour son interpellation jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Ma question fait suite à des propos tenus par l'échevin Alain Courtois le lundi 29 juin au conseil communal de la Ville de Bruxelles sur la mobilité aux alentours du nouveau stade de football. Selon lui, le trajet en tram depuis le stade sur le parking C jusqu'à Bruxelles-Nord ne prendrait que sept minutes.*

J'en ai déduit que la Ville de Bruxelles se ralliait au Réseau Brabant et ne voyait donc aucun problème à faire circuler des trams de De Lijn jusqu'à Bruxelles-Nord. En savez-vous davantage sur cette possibilité ?

Je pense qu'une solution efficace au problème de mobilité consisterait en un tram rapide reliant Bruxelles-Nord à Willebroek, et pas avec un terminus au Heysel. Un tel tram est en effet destiné à atteindre rapidement sa destination finale. Quelle est votre vision, celle des communes et de la Région concernant cette liaison entre Willebroek et Bruxelles-Nord ?

Comment les négociations avec la Région flamande se déroulent-elles ? Les communes y sont-elles associées ? Combien de réunions ont-elles déjà été tenues ?

Différents tracés seraient possibles, dont l'un suivrait celui de la ligne actuelle du tram 3. Or, vous avez dit qu'elle atteignait déjà presque sa capacité maximale. Qu'en est-il exactement ?

En outre, contrairement à d'autres tracés, cette ligne présente l'inconvénient de ne pas passer par Tour & Taxis.

Quels tracés recueillent-ils la préférence de la Région et sont-ils actuellement examinés ?

Je présume que vous ne pouvez pas encore vous exprimer sur le calendrier. La ligne de tram du Réseau Brabant longerait le parking C. Le métro serait prolongé. D'autres interventions sont-elles prévues pour désenclaver le parking C ?

Wat is uw visie? Naar welke tracés gaat de voorkeur van het gewest? Hoe verlopen de onderhandelingen met Vlaanderen? Welke tracés worden momenteel besproken?

Ik neem aan dat u nog niets over de timing kunt zeggen. De tramlijn van het Brabantnet zou langs parking C lopen. De metro zou worden verlengd. Zijn er nog andere ingrepen gepland om parking C te ontsluiten?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit mij aan bij de vragen van de vorige sprekers.

Precies een maand geleden, op 15 juni, hebben we het al vrij uitgebreid over het Brabantnet gehad. Met betrekking tot het tracé Willebroek-Brussel antwoordde u toen dat er drie opties werden bestudeerd.

Volgens het eerste scenario zou de tram stoppen aan de Heizel, waar de reizigers op de metro zouden moeten overstappen. Dat lijkt mij niet de beste oplossing.

Het tweede scenario betreft een tramlijn naar Brussel-Noord via de Van Praetbrug en de laatste optie een tramlijn naar Brussel-Noord via Bockstael en Tour & Taxis.

Naar die laatste optie ging de voorkeur van de vorige regering. Ze stond ook in de beheersovereenkomst met de MIVB en was onder meer gebaseerd op een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het spreekt voor zich dat het reizigerspotentieel langs dat traject groter is dan bij het traject via de halte Esplanade. De heer De Lille heeft een aantal bedrijven vermeld die langs dat tracé liggen.

De tramlijnen spelen een belangrijke rol voor de grote projecten die momenteel op stapel staan in het noorden van Brussel, zoals het nieuwe stadion, Neo, eventueel Uplace, de gevangenis van Haren enzovoort. Wanneer zal de regering de knoop doorhakken?

Discussion conjointe

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Je me joins aux questions des orateurs précédents.*

Le 15 juin, vous avez dit, concernant le tracé Willebroek-Bruxelles, que trois options étaient étudiées. Selon le premier scénario, le tram s'arrêterait au Heysel, où les voyageurs devraient prendre un métro. Cela ne me semble pas être la meilleure solution. Le deuxième scénario est celui d'une ligne de tram vers Bruxelles-Nord via le pont Van Praet et la dernière option est celle d'une ligne de tram vers Bruxelles-Nord via Bockstael et Tour & Taxis.

Le gouvernement précédent a choisi cette dernière option, également reprise au contrat de gestion de la STIB, notamment sur la base d'une analyse coûts-bénéfices sociétale. Cela va de soi, puisque le potentiel de voyageurs est plus élevé le long de ce tracé.

Quand le gouvernement tranchera-t-il au sujet de ces lignes, qui jouent un rôle majeur pour les grands projets prévus au nord de Bruxelles? L'analyse coûts-bénéfices sociétale effectuée par De Lijn voici quelques années peut-elle être prise en considération?

Il y a un mois, vous avez évoqué l'aménagement, dans le cadre du projet Neo, d'une nouvelle station de tram au Heysel qui serait desservie par les lignes 9 et 3 et par le tram vers Willebroek. Cette option est-elle toujours d'actualité? Où cet arrêt serait-il prévu et combien coûterait-il?

Docks Bruxsel, qui se situe sur le tracé de la ligne

Bij het definitief vastleggen van het tracé worden uiteraard een aantal criteria gehanteerd. Is er in dat kader nog plaats voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse, met name de analyse die De Lijn een paar jaar geleden heeft uitgevoerd?

U zei een maand geleden ook dat u in het kader van het Neoproject aan een nieuw tramstation op de Heizel denkt. Het zou worden bediend door lijnen 9 en 3 en door de tram naar Willebroek. Is die optie nog altijd actueel? Waar zou die tramhalte precies komen? Hoeveel zou ze kosten?

Zal Docks Brussel, dat langs het tracé van tramlijn 3 ligt, ook een rol spelen in uw keuze voor een bepaald tracé?

Mevrouw Van Achter had het over een tramlijn via parking C. Een aantal gemeenten zullen dat ongetwijfeld zien zitten, zeker als er een overstapparking komt, maar het is noodzakelijk dat het gewest in dat verhaal meegaat, want de tramlijn zal nadien over Brussels grondgebied lopen om via de halte Esplanade op lijn 3 aan te sluiten. Wat is uw standpunt daarover?

Er gaan geruchten dat nachtbus 620, die Brussel met Zaventem verbindt, afgeschaft zou worden. Als dat gebeurt, zullen de tramlijnen waaraan vandaag in het kader van het Brabantnet wordt gedacht en die van Brussel naar de luchthaven lopen, nog belangrijker worden. Zullen die trams ook 's nachts rijden? Zal de MIVB eventueel dat hele traject overnemen? Hoe ziet u dat?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Tal van vragen heb ik in het verleden al beantwoord. Het is immers nog niet zo lang geleden dat we de volledige problematiek van het Brabantnet hebben besproken.

Over de hoogwaardige verbinding tussen het Noordstation en de Heizelvlakte, waarvan sprake in het regeerakkoord, verklaarde ik in de commissie eerder al dat we, als de MIVB de termijn haalt, deze zomer nog een rapport ontvangen over de verschillende mogelijkheden.

Daarbij zijn verschillende varianten mogelijk. Het kan gaan om een gewone tram, maar daarvoor legde de vorige regering nog geen tracé vast. Er

de tram 3, jouera-t-il un rôle dans le choix du tracé ?

Une ligne de tram passant par le parking C serait accueillie positivement par plusieurs communes, mais la Région doit également y trouver son compte. Quel est votre point de vue à ce sujet ?

Il se dit que le bus de nuit 620 qui relie Bruxelles à Zaventem pourrait être supprimé. Dans ce cas, les lignes de tram actuellement envisagées dans le cadre du Réseau Brabant entre Bruxelles et l'aéroport deviendraient plus importantes encore. Ces trams rouleront-ils la nuit ? La STIB reprendra-t-elle éventuellement l'ensemble du parcours ? Comment voyez-vous les choses ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai déjà répondu à un grand nombre de questions, puisque la problématique du Réseau Brabant a été abordée récemment.*

Au sujet de la liaison entre la gare de Bruxelles-Nord et le plateau du Heysel dont il est question dans l'accord de gouvernement, j'ai déjà déclaré en commission que la STIB devrait transmettre un rapport sur les différentes possibilités cet été.

Il pourrait s'agir d'un tram ordinaire, mais le précédent gouvernement n'a pas décidé de son tracé définitif, ni du budget pour sa réalisation.

La question du métro ou du tram de surface doit

werd ook geen geld voor begroot. Het is dus niet duidelijk of die tram door woonwijken, door de smalle straten van Molenbeek of door het park moet rijden, en hoe in dat laatste geval het probleem van het hoogteverschil opgelost kan worden.

Voorts moet ook worden onderzocht of het een 'skymetro' moet worden, een metro die vertrekt aan het Noordstation en rijdt tot het Pannenhuis, dan wel een 'skytram' enzovoort. De MIVB overweegt op dit moment alle mogelijkheden.

Zodra we het rapport ontvangen, zullen we het kritisch analyseren, nagaan of we bijkomende vragen moeten stellen en een beslissing nemen. Dat gebeurt ten laatste wanneer we de spoorstrategie voor de MIVB voor de komende tien tot twintig jaar vastleggen. Volgens het regeerakkoord moet dat tegen 2018 gebeuren.

Tour & Taxis zal de komende jaren eindelijk echt worden ontsloten. Het terrein zal zo worden aangelegd dat het goed toegankelijk wordt voor wie met de fiets, te voet of het openbaar vervoer komt. De huidige buslijn zal over de Picardbrug rijden.

Over de Picardbrug zelf hebben we samen met de regering beslist dat het een brug met een hoogte van 7 meter wordt. Daar bestond immers nog discussie over. We verwachten dat de milieueffectenstudie de komende weken wordt voltooid. Op basis van de resultaten zullen we nagaan of de plannen die door Beliris in samenwerking met het gewest werden opgesteld, moeten worden aangepast. We verwachten dat er een paar kleine wijzigingen zullen moeten gebeuren. De Picardbrug is bestemd voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Volgens het regeerakkoord gaat het om bussen. De brug zal echter zodanig worden gebouwd dat er in de toekomst eventueel trams over kunnen rijden.

Het is echter de bedoeling om buslijnen over de brug te laten rijden. Uiteraard zullen ook hulpdiensten de brug kunnen gebruiken. De brug moet er nog deze regeerperiode komen, en behoudens tegenslag moet dat lukken. Beliris voert de werkzaamheden uit, weliswaar in nauwe samenwerking met het Brussels Gewest. Zolang ik de studie niet heb kunnen inkijken en de opties niet ken, wil ik me niet over een voorkeursscenario

également être tranchée. La STIB étudie actuellement toutes les possibilités.

Nous prendrons une décision après avoir analysé le rapport de la STIB, au plus tard au moment de définir la stratégie ferroviaire de la STIB pour les dix à vingt prochaines années, soit d'ici 2018.

Au cours des années à venir, le site de Tour & Taxis sera réellement désenclavé et aménagé de manière à être accessible aux piétons, cyclistes et transports publics. La ligne de bus actuelle traversera la passerelle Picard, dont nous avons décidé conjointement au sein du gouvernement de porter la hauteur à sept mètres. Sur la base des résultats de l'étude d'incidences que nous devons recevoir ces prochaines semaines, nous vérifierons si les plans élaborés par Beliris en collaboration avec la Région doivent être adaptés. L'accord de gouvernement prévoit que des bus circuleront sur la passerelle Picard. Lors des travaux de construction, nous prévoirons également la possibilité d'y faire éventuellement circuler des trams.

Cependant, l'objectif est d'y faire circuler des lignes de bus et les services de secours. Sauf contretemps, la passerelle devrait voir le jour durant cette législature. Beliris réalisera les travaux en étroite concertation avec la Région bruxelloise. Je ne veux pas privilégier un scénario sans connaître le contenu de l'étude et les options.

Le tracé du Réseau Brabant en Flandre n'est pas encore arrêté. La demande de prévoir un arrêt de la liaison de tram au niveau du nouveau stade de football et du parking du Heysel est cependant de plus en plus insistante.

J'ignore si le financement de ce projet est garanti, mais le ministre M. Weyts m'a confirmé que la Flandre envisage toujours d'aménager trois lignes de tram : une ligne vers Willebroek, le "ringtram" de Jette vers l'aéroport et une prolongation de la ligne 62, qui s'arrête actuellement au bâtiment de l'Organisation du Traité Atlantique Nord (OTAN), jusqu'à l'aéroport.

En outre, nous avons signalé clairement que nous devons encore décider de l'axe d'entrée des trams du Réseau Brabant à Bruxelles. Nous sommes d'accord sur le fait qu'ils doivent passer par le Heysel, qui accueillera différentes infrastructures.

uitspreken.

Het tracé van het Brabantnet in Vlaanderen ligt op dit moment nog niet vast en kan nog niet op unanimité van de gemeenten rekenen, laat staan van de bevolking. Er worden immers nog in verschillende gemeenten vragen gesteld, en de roep om de tramverbinding te laten stoppen bij het nieuwe voetbalstadion en de parking op de Heizel klinkt steeds luider.

Het is me ook nog niet duidelijk of de financiering werkelijk gewaarborgd is, maar Vlaams minister Weyts bevestigde tijdens ons laatste gesprek een aantal maanden geleden dat Vlaanderen nog steeds van plan is om drie tramlijnen aan te leggen: een naar Willebroek, de ringtram van Jette naar de luchthaven en een verlenging van lijn 62, die nu stopt bij de NAVO, tot de luchthaven. Mogelijk verloopt dat echter in verschillende fasen.

Voorts hebben we duidelijk meegedeeld dat we zelf nog moeten beslissen waar de trams van het Brabantnet Brussel moeten binnenrijden. Ik denk dat we het erover eens zijn dat de tram langs de Heizel moet rijden, bij voorkeur via het nieuwe tramstation. Daar komt immers een winkelcentrum, een voetbalstadion, een groot park en veel recreatieruimte. Over de rest van het tracé moeten we het de komende weken en maanden nog hebben met De Lijn, de MIVB en het Vlaams Gewest.

Er lopen gesprekken tussen het Brussels Gewest, met de minister-president en ikzelf, en het Vlaams Gewest, met de Vlaamse minister-president en Vlaams minister Weyts. We hebben afgesproken dat die gesprekken intensiever zullen verlopen in het najaar. Iedereen in het Vlaams en het Brussels Gewest had in het voorjaar immers een nogal drukke agenda.

Op basis van de teksten zullen we in het najaar intensievere gesprekken voeren. Ik ga ervan uit dat de kwestie van het Brabantnet en de vraag waar de trams Brussel zullen inrijden, tijdens het overleg aan bod zullen komen. Voor alle duidelijkheid: de voltallige regering is absolute voorstander van die trams en van alles wat het stedelijke gebied rond Brussel met de hoofdstad verbindt en de band verstevigt en verdiept. Dankzij het Brabantnet kunnen we het autoverkeer in de stad doen afnemen. Het zou dan ook nogal dwaas zijn om ons tegen die trams te verzetten.

Pour le reste du tracé, nous devons encore nous concerter avec De Lijn, la STIB et la Région flamande.

Des discussions sont en cours entre les ministres-présidents et les ministres de la Mobilité de la Région bruxelloise et de la Région flamande. Nous avons convenu de les intensifier à l'automne.

Pour que les choses soient claires : l'ensemble du gouvernement est totalement favorable à ces trams et à tout ce qui peut renforcer le lien entre la périphérie bruxelloise et la capitale. Le Réseau Brabant contribuera à réduire la pression automobile dans la ville.

En effet, le tracé soulève des questions. Les trams doivent-ils passer par Bockstael ou par Tour & Taxis ? Nous avons demandé une étude afin d'avoir une vision objective de la situation, sur la base de laquelle nous prendrons la décision qui s'impose.

Pour ce qui est du problème de capacité des lignes 3 et 4, il se pose surtout dans le tunnel Nord-Midi, qui est saturé. Toutefois, le nouveau tram ne roulera pas plus loin que la station Gare du Nord. Le tracé entre les stations Gare du Nord et Esplanade dispose encore d'une capacité suffisante pour accueillir des trams supplémentaires.

Le calendrier du Réseau Brabant dépend de la Région flamande. Nous devons bien sûr faire la clarté autour de la question du tracé. Je présume que cette question sera réglée dans les semaines et mois à venir dans le cadre de la concertation entre les deux Régions.

We hebben dus geen probleem met het principe. Ik heb de vorige keer al gezegd dat zowel de oppositie- als de meerderheidspartijen in de stad Brussel wel vragen hebben over het tracé. Ook de bewoners stellen zich vragen. Dat wil echter nog niet zeggen dat we hun standpunt moeten volgen.

We hebben om een studie gevraagd, zodat we een objectief beeld krijgen van de situatie en we ze kunnen analyseren. Op basis daarvan kunnen we de juiste beslissing nemen. Er rijzen inderdaad vragen over het tracé. Moeten de trams via Bockstael rijden, of via Tour & Taxis naar het Noordstation?

Ik wil even verduidelijken dat het capaciteitsprobleem op lijnen 3 en 4 vooral problematisch is in de noord-zuidtunnel. Die zit vol. De nieuwe tram zal echter niet verder rijden dan het Noordstation. Dat maakt een verschil. Op het tracé tussen het Noordstation en Esplanade is er nog voldoende capaciteit om extra trams te laten rijden, maar in de noord-zuidtunnel kunnen er geen meer bij. Aangezien het niet de bedoeling is en nooit geweest is dat de tram van Willebroek tot het Zuidstation zou rijden, is er geen capaciteitsprobleem. Er zijn meerdere mogelijkheden. Het is bijvoorbeeld niet de bedoeling dat een sneltram bij elke halte stopt. Die kwestie moet nog worden bestudeerd.

De timing van het Brabantnet hangt af van het Vlaams Gewest. We moeten uiteraard duidelijkheid kunnen verschaffen over het tracé in Brussel. Ik ga ervan uit dat we dat de komende weken en maanden in het gewestelijk overleg tussen beide gewesten kunnen uitklaren.

Ik vat even samen. De studie over de verschillende mogelijkheden om de hoogwaardige verbinding te organiseren, is nog niet afgerond. We wachten de studieresultaten af om een standpunt in te nemen. Zodra de studie klaar is, zullen we die grondig analyseren om na te gaan of er bijkomend studiewerk nodig is.

Ik zou toch niet minnetjes doen over de bussen die over de Picardbrug kunnen rijden. Ze kunnen daardoor een goede snelheid halen en de Picardbrug zal een vrij grote capaciteit hebben. Ook de verbinding met Tour & Taxis kan worden georganiseerd.

De vragen over het Brabantnet zullen in de

komende maanden hopelijk verder worden uitgeklaard.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben enigszins teleurgesteld, omdat ik de indruk heb dat de verbinding met Tour & Taxis opnieuw is uitgesteld om andere opties te onderzoeken, met alle vertraging van dien. De vorige regering besliste al om daar een tram aan te leggen.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat was het tracé van die tram?

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat weet ik niet uit mijn hoofd.

De heer Pascal Smet, minister.- U was staatssecretaris van Mobiliteit en ging prat op uw goede dossierkennis. Ik neem dus aan dat u zich het tracé van die tram nog herinnert.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De vorige regering heeft in Oostende beslist welk tracé het zou worden.

De heer Pascal Smet, minister.- Was dat voor of na de gin-tonics?

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mijnheer Smet, ik drink geen alcohol, ik herinner me dus altijd wat ik heb beslist. Wilt u nu laten uitschijnen dat uw collega's in de regering voortdurend halfdronken zijn?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb gehoord dat het heel gezellig was in Oostende. Welk tracé werd toen goedgekeurd? Daar ben ik echt benieuwd naar.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het tracé liep over het terrein van Tour & Taxis en vervolgens naar boven, om uiteindelijk uit te komen in de Emile Bockstaellaan.

Ik was geen minister van Openbare Werken en heb

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je suis quelque peu désappointé, car j'ai le sentiment que la liaison avec Tour & Taxis est à nouveau différée pour examiner d'autres options, avec tout le retard que cela occasionne. Le gouvernement précédent avait opté pour une ligne de tram.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Quel était son tracé ?*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je ne l'ai plus en mémoire.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Vous étiez secrétaire d'État de la Mobilité et vous targuiez de votre bonne connaissance des dossiers. Je suppose donc que vous vous souvenez du tracé de cette ligne.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Le gouvernement précédent s'est prononcé sur ce tracé à Ostende.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Était-ce avant ou après les gins tonics ?*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je ne bois pas d'alcool et me souviens donc toujours des décisions que j'ai prises. Insinuez-vous que vos collègues du gouvernement sont à moitié saouls en permanence ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *J'ai entendu dire que l'ambiance était très agréable à Ostende. Je suis curieux de savoir quel tracé a été retenu à cette occasion.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Le tracé traversait le terrain de Tour & Taxis vers le haut, pour déboucher sur le boulevard Emile Bockstael.*

Je n'étais pas ministre des Travaux publics et n'ai

de plannen niet gemaakt, maar u kunt ze opvragen.

Deze kwestie verandert overigens niets aan het feit dat alle andere grote Europese steden zich eerst over het openbaar vervoer buigen, alvorens nieuwe bedrijventerreinen en woonprojecten aan te leggen.

Er was een tramtracé geselecteerd, maar nu zegt u weer dat er drie opties worden overwogen, namelijk de 'skytrain', waarvan ik nog altijd niet weet wat ik er me bij moet voorstellen, de metro of de tram. Voorlopig houdt u het bij bussen. Dat laatste kan ik nog begrijpen, want op dit moment volstaan die nog. We weten echter dat er de volgende jaren honderden of zelfs duizenden mensen naar Tour & Taxis zullen gaan. Dan zullen bussen niet meer volstaan.

Ik ben wel blij dat u zegt dat de brug hoe dan ook geschikt zal zijn voor trams. Ik denk immers dat we snel voor een tram zullen moeten kiezen en dat we dat misschien beter meteen doen. Dat die tram aansluit op het Brabantnet, lijkt me logisch, omdat we met een nieuwe Brusselse verbinding moeten proberen om zo veel mogelijk nieuwe mensen te bereiken.

Het lijkt me minder nuttig om een tramlijn het traject van een andere tramlijn te laten volgen. Ik geef dus de voorkeur voor een verbinding met het Brabantnet via Tour & Taxis. U verschuilt zich achter extra studies en achter mogelijke twijfel in Vlaanderen. Dat begrijp ik niet, want daar kunnen wij niets aan veranderen en het hoeft de Brusselse beslissing ook niet te beïnvloeden.

Ik zou willen dat u veel sneller vordert, dat we een antwoord krijgen voordat er een heleboel nieuwe mensen in de buurt van Tour & Taxis komen wonen en dat we de dingen niet meer op de lange baan schuiven. De beslissingen die werden genomen, moeten zo snel mogelijk uitgevoerd worden. We moeten natuurlijk luisteren naar de bekommernissen van de stad Brussel, maar het gaat om veel meer dan het belang van de stad Brussel. Het gewestelijke belang moet primeren. U bent toch niet de schoothond van de stad Brussel?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben

donc pas conçu les plans. Cela ne vous empêche pas de les réclamer.

Cela ne change d'ailleurs rien au fait que toutes les autres grandes villes d'Europe se penchent d'abord sur la question des transports en commun avant d'aménager de nouvelles zones d'activité économique ou de logements.

Un tracé avait été choisi, mais vous semblez dire à présent que trois options sont envisagées : le 'skytrain' - que je n'arrive toujours pas à me représenter - le métro et le tram. Le bus est provisoirement maintenu, mais ne suffira pas pour transporter les centaines, voire les milliers de personnes qui se rendront à Tour & Taxis dans les prochaines années.

Je suis heureux d'apprendre que les trams pourront emprunter la passerelle. À mon sens, il serait préférable d'opter d'emblée pour le tram, avec une connexion au Réseau Brabant. Cela permettrait d'atteindre un maximum de nouvelles personnes.

Il me semble moins utile qu'une ligne de tram suive le trajet d'une autre ligne. Par conséquent, je privilégie une liaison avec le Réseau Brabant via Tour & Taxis. Vous vous réfugiez derrière des études complémentaires et des doutes en Flandre, mais ceux-ci ne doivent pas influencer la décision bruxelloise.

Les décisions qui ont été prises doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible, et pas reportées indéfiniment. Nous devons certes être attentifs aux préoccupations de la Ville de Bruxelles, mais celles-ci ne doivent pas primer sur l'intérêt régional.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en*

tevreden dat er een duidelijk politiek akkoord is dat de sneltrams van het Brabantnet tot Brussel-Noord kunnen rijden. Dat is een punt waarin we geen energie meer hoeven te investeren.

Er zijn grote investeringen gepland voor de Picardbrug. Het wordt een brug voor voetgangers, fietsers en bussen, en op termijn misschien ook voor trams. Daarnaast zijn er evenwel ook plannen voor een 'skymetro' of een 'skytram'. Gaat dat niet over hetzelfde tracé? Hoe verhouden die plannen zich tot elkaar? De Picardbrug wordt 7 meter hoog. Krijgt die dan nog een tweede niveau? Het is overigens goed dat de brug hoog genoeg wordt om schepen door te laten.

Als de beslissing pas in 2018 wordt genomen, zal er misschien al vooruitgang zijn geboekt in het dossier van de Picardbrug. Of wordt die beslissing ook pas tegen dan verwacht? In dat geval wordt alles op de lange baan geschoven. We moeten niet uitstellen, maar beslissen!

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zou kunnen zeggen dat de principiële beslissingen met betrekking tot de Picardbrug al in 2008 werden genomen en dat de vorige regering niets in dit dossier heeft gedaan, ondanks het feit dat ze op de hoogte was van de toekomstige ontwikkeling van Tour & Taxis, maar dat zijn steriele discussies.

Wij moeten ons op de toekomst richten en ervoor zorgen dat de Picardbrug er eindelijk komt. Los van de beslissing of er een tram dan wel een andere hoogwaardige verbinding komt, hebben we die brug nodig voor de voetgangers, de fietsers en de bussen. Zelfs als er een tram komt, betekent dat immers niet dat er geen bussen meer over de brug zullen rijden. Bovendien moet het tracé rekening houden met de bediening van Molenbeek.

Wij zijn dat momenteel allemaal aan het bekijken. Het is onze bedoeling om radicaal te breken met het verleden. Wij willen tijdens deze regeerperiode een nieuwe spoorwegstrategie uitwerken voor de MIVB, zowel voor de tram als voor de metro, die door de meerderheid en door de oppositie wordt gesteund, zodat niet alleen Brussel Mobiliteit maar ook de MIVB weet wat de plannen voor de komende twintig jaar zijn.

néerlandais).- *Je me réjouis de l'existence d'un accord politique clair autorisant la circulation des trams rapides du Réseau Brabant jusqu'à Bruxelles-Nord.*

D'importants investissements sont prévus pour la passerelle Picard, ainsi que pour un 'skymetro' ou 'skytram'. S'agit-il d'un seul et même tracé ? Les deux projets sont-ils compatibles ? La passerelle Picard aura-t-elle deux niveaux ? Elle devra être suffisamment haute pour permettre le passage des bateaux.

Les décisions concernant ces projets ne sont-elles attendues qu'en 2018 ? Nous ne devons plus les reporter, mais décider !

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *La décision de principe concernant la passerelle Picard a été prise en 2008, mais le gouvernement précédent n'a rien entrepris dans ce dossier.*

Nous devons faire en sorte que la passerelle voie le jour, car nous en avons besoin pour les piétons, les cyclistes et les bus, nonobstant le fait que des trams l'empruntent ou non. Le tracé doit en outre tenir compte de la desserte de Molenbeek.

Nous examinons actuellement toutes les possibilités, avec l'intention de rompre avec le passé. Nous voulons élaborer au cours de cette législature une stratégie ferroviaire pour la STIB, tant pour le tram que pour le métro. Elle sera soutenue par la majorité comme par l'opposition. De ce fait, Bruxelles Mobilité et la STIB connaîtront nos plans pour les vingt années à venir.

Nous voulons que la passerelle Picard soit achevée en 2018. Lorsque le parc sera fin prêt, une belle promenade verte reliera Bockstaël au centre de la ville.

De Picardbrug willen we klaar hebben in 2018. Het is belangrijk om de oevers met elkaar te verbinden. Zodra het park klaar is, ontstaat er een mooie groene wandeling vanaf Bockstael tot in het centrum van de stad. Laten we dat nog realiseren voor het einde van de regeerperiode.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "de conformiteit van de
gemeentelijke voorzieningen met de
gewestelijke voorschriften inzake fietsen".**

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dit debat is bijzonder belangrijk voor de duizenden fietsers in ons gewest, die soms erg kritisch zijn over de nieuwe voetgangerszone in het centrum.*

Ik stel de invoering van de voetgangerszone niet in vraag, aangezien Ecolo die maatregel zelf vijftien jaar geleden al voorstelde, maar ik wil wel een aantal vragen stellen over de manier waarop gemeentelijke projecten aansluiten bij het gewestelijk fietsbeleid, zeker als ze zo grootschalig zijn. Ik heb mijn oor te luisteren gelegd bij de fietsersverenigingen.

De fietsersverenigingen die door Brussel-Stad werden geraadpleegd, hadden duidelijk en unaniem te kennen gegeven dat de voetgangerszone een zeer goede maatregel was en dat ze die niet in twijfel trokken, maar dat de verplichting om stapvoets te rijden, de afschaffing

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "la conformité des
aménagement communaux aux prescrits
régionaux en matière de vélo".**

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Même si nos bancs sont clairsemés compte tenu de la proximité des vacances et de la simultanéité de plusieurs commissions, l'échange que nous allons avoir intéressera certainement les milliers de cyclistes que compte notre Région. Ceux-ci constituent une masse importante, parfois très critique vis-à-vis de la piétonnisation du centre-ville.

La piétonnisation d'une part importante du Pentagone a fait couler beaucoup d'encre ces dernières semaines. Je ne vous questionnerai pas sur le bien-fondé du projet, puisque les écologistes étaient à l'origine de la réflexion, il y a une quinzaine d'années. Nous partageons l'objectif visant à repenser le partage de l'espace public pour laisser plus de place aux piétons et à la mobilité active, et pour ne plus le réserver aux déplacements dans des carrosses d'acier.

La question n'est pas de s'interroger sur

van de fietspaden en de voorrang voor voetgangers nadelig zijn voor fietsers.

Zij hadden Brussel-Stad gevraagd om een langetermijnoplossing uit te werken en de fietsers opnieuw een volwaardige plaats te geven op de centrale lanen. Die maken immers deel uit van het fiets-GEN en een reeks gewestelijke fietsroutes.

De vraag is hoe we aan die vraag tegemoet kunnen komen. Heeft het gewest gecontroleerd of de voorzieningen, met inbegrip van de miniring, aan de gewestelijke voorschriften voor fietsers voldoen?

Er is vanuit verschillende hoeken kritiek gekomen op de plaats die fietsers krijgen in het nieuwe verkeersplan van Brussel-Stad.

Zo hebben de fietsersverenigingen in een persbericht scherp uitgehaald naar het gebrek aan ruimte voor fietsers, het gebrek aan fietsvoorzieningen op bepaalde wegen, de gebrekkige kwaliteit van de tijdelijke markeringen, het foutparkeren op de nieuwe fietspaden of het toenemende autoverkeer in smalle straten, wat de veiligheid op de miniring niet ten goede komt en tot meer conflicten met voetgangers kan leiden omdat fietsers naar de trottoirs worden verdreven.

Heel wat zaken lijken in strijd te zijn met de gewestelijke aanbevelingen voor fietsvoorzieningen. Zoals in fietsvademecum nr. 6 terecht wordt opgemerkt, staat of valt het gebruik van fietsvoorzieningen met de kwaliteit ervan. Voor de infrastructuur moet rekening worden gehouden met de wensen van de fietsers: het moet mogelijk zijn om rechtstreekse en comfortabele verplaatsingen per fiets te maken in een aantrekkelijke en veilige verkeersomgeving.

In fietsvademecum nr. 2 worden meer dan 40 bladzijden gewijd aan de keuze van de infrastructuur (al dan niet van het verkeer afgescheiden fietspaden) op basis van de snelheid en de drukte van het gemotoriseerde verkeer, de hoeveelheid fietsers, de parkeermogelijkheden enzovoort.

Gezien het middeleeuwse stratenplan van de Vijfhoek zijn de keuzes van Brussel-Stad met betrekking tot de fietsvoorzieningen op zijn zachtst gezegd verbazingwekkend te noemen. Sommige

l'opportunité du piétonnier mais sur la manière dont les projets communaux, encore plus quand ils présentent cette ampleur, s'intègrent dans la stratégie régionale en matière de politique cycliste. Je me ferai le relais des associations cyclistes consultées dans le cadre de la Commission vélo de la Ville de Bruxelles.

Celles-ci avaient clairement et unanimement affirmé que le piétonnier était une très bonne mesure et n'avaient nullement l'intention de le remettre en cause. C'est également notre position. Toutefois, elles avaient précisé que la piétonnisation telle que proposée - obligation de rouler au pas, suppression des pistes cyclables, piétons prioritaires - constituait une régression par rapport à la situation antérieure.

Dans le cadre de cette concertation, elles demandaient à la Ville de Bruxelles de dégager une solution à long terme, avec des aménagements définitifs qui redonneraient une place pleine et entière aux cyclistes sur les boulevards centraux. Ces derniers, d'ailleurs, font partie du RER-vélo et s'intègrent dans un ensemble d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui traversent le centre de Bruxelles. La position défendue à l'époque est maintenue par la suite.

Il s'agit aujourd'hui de voir dans quelle mesure on peut rencontrer ces requêtes. Plus généralement, en matière d'aménagements, de dégâts collatéraux et de plan de mobilité autour du piétonnier, quels sont les moyens mis en œuvre par la Région pour vérifier que les aménagements - le miniring y compris - respectent bien les prescrits régionaux en matière de politique cycliste ?

De nombreuses voix se sont fait entendre sur la place réservée aux cyclistes dans le cadre du nouveau plan de circulation de la Ville de Bruxelles. Les associations cyclistes, notamment, se sont fendues d'un communiqué de presse assez offensif, ce qui n'est guère dans leurs habitudes.

Elles y dénoncent en vrac un manque d'espace pour les cyclistes, une absence d'infrastructures dans plusieurs artères, une piètre qualité des marquages temporaires, le stationnement sauvage sur les nouvelles pistes cyclables ou encore la densification du flux automobile dans des rues étroites, avec ses conséquences négatives sur les usagers actifs : insécurité accrue sur la boucle de

fietspaden zijn bijzonder smal. Een ervan loopt zelfs voor een deel over het trottoir. Daarnaast werden een reeks wegmarkeringen ter bescherming van fietsers afgeschaft om twee baanvakken te kunnen creëren.

Op een aantal plaatsen is het comfort en de veiligheid van de fietsersverplaatsingen er dus op achteruit gegaan.

Het Iris 2-plan bepaalt dat bij de (her)aanleg van gewest- of gemeentewegen, de verkeerssituatie systematisch moet worden verbeterd voor fietsers en dat de fietsmanager moet worden betrokken bij elk project voor de inrichting van de openbare ruimte dat relevant is voor het fietsverkeer.

Werd er in het nieuwe verkeersplan van Brussel-Stad rekening gehouden met fietsers? Werden de plannen voorgelegd aan de fietsmanager? Welke opmerkingen of wijzigingen heeft hij geformuleerd?

Hoe zorgt het gewest ervoor dat de gemeenten de voorschriften van het Iris 2-plan en de aanbevelingen van het fietsvademecum naleven?

desserte, augmentation potentielle des conflits avec les piétons suite vu le renvoi des cyclistes vers les trottoirs.

Plusieurs de ces éléments ne manquent pas d'interpeller au regard des recommandations régionales en matière d'aménagements cyclables. Ainsi, le cahier n°6 du vade-mecum vélo de la Région rappelle que "c'est la qualité des aménagements qui détermine le succès ou l'échec de leur utilisation. Il importe donc de prendre en compte les desiderata des cyclistes dans les exigences de qualité auxquelles une infrastructure cyclable doit satisfaire, c'est-à-dire une infrastructure permettant des déplacements rapides et confortables à vélo dans des conditions de circulation sûres et attrayantes. Les cinq critères qui résument les exigences des cyclistes sont : la sécurité, le confort, la rapidité, l'attrait et la cohérence."

Quant au cahier n°2, il consacre plus de 40 pages détaillées aux choix à opérer en matière d'infrastructures, notamment à la fameuse question "séparer ou mélanger", en fonction de la vitesse et de la densité du trafic motorisé, de l'intensité du trafic cycliste, du type de stationnement, etc.

À la lecture de ces deux publications, et considérant la typologie médiévale des voiries du Pentagone, on peut donc être pour le moins surpris des choix opérés par la Ville de Bruxelles en matière d'aménagements cyclables. Certaines pistes sont extrêmement étroites. L'une d'elles fait même un petit bout de parcours sur le trottoir. Par ailleurs, une série de lignes Sauvens - qui visent à protéger les cyclistes et à renforcer leur prise d'espace dans la voirie - ont été supprimées pour permettre le dédoublement des voies routières.

Ces constats montrent que les conditions de déplacement, de confort et de sécurité des cyclistes se sont détériorées à une série d'endroits.

Par ailleurs, le Plan Iris 2 prévoit que "les projets d'aménagement et de rénovation de voiries intégreront systématiquement des exigences de cyclabilité (à l'exception des voiries non accessibles aux vélos, comme les tunnels notamment). Les aménagements de voiries sur les axes régionaux comme communaux prennent en compte l'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes. À cette fin, le

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Het gewest en Brussel-Stad hebben aan alle aspecten van het verkeersplan in verband met de voetgangerszone samengewerkt. Aangezien we in een testfase zitten, werd de aanleg vrijgesteld van een stedenbouwkundige vergunning.*

Er vonden tal van vergaderingen plaats tussen Brussel-Stad en het gewest. Er werd overleg gevoerd tussen ambtenaren, op het niveau van het kabinet, met de burgemeesters, de schepen voor Mobiliteit van Brussel-Stad en de MIVB.

Fietsers hebben meer plaats dan voorheen. Zo kunnen ze nu tegen de richting in de Van Arteveldestraat rijden. Toch zijn bepaalde zones van de autolus niet ideaal voor fietsers, zoals in de omgeving van het Centraal Station, waar nog ruimte is voor verbetering.

Na de test worden de fietspaden waar mogelijk grotendeels van de rest van het verkeer gescheiden en verhoogd. Daardoor zal het comfort nog toenemen.

Ook ik heb vastgesteld dat het fietspad op een bepaalde plaats over de stoep moest, maar dat

gouvernement veillera à ce que la cellule vélo soit rendue pleinement opérationnelle. Pour garantir la prise en considération des critères de cyclabilité, le rôle du manager vélo sera renforcé : il sera impliqué dans tout projet d'aménagement de l'espace public concerné par la circulation des cyclistes. À ce titre, il adressera au fonctionnaire délégué son appréciation sur ces projets."

D'après vous et vos services, les cyclistes ont-ils été le paramètre d'ajustement du nouveau plan de mobilité de la Ville de Bruxelles organisé autour du Pentagone ? Dans la négative, le plan de circulation de la ville et les aménagements y relatifs ont-ils fait l'objet d'une concertation avec le manager vélo ? A-t-il validé ces aménagements ou quelles sont les remarques ou modifications proposées ?

Comment la Région assure-t-elle le respect des prescrits du Plan Iris 2 et des recommandations du vade-mecum par les communes ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire à plusieurs reprises, la Région et la Ville de Bruxelles ont collaboré sur tous les aspects du plan de circulation lié au piétonnier. Comme nous sommes en période de test, les aménagements ont fait l'objet d'une dispense de permis d'urbanisme.

De nombreuses réunions ont eu lieu entre la Ville de Bruxelles et la Région, tantôt au niveau des fonctionnaires, tantôt au niveau du cabinet. J'ai personnellement participé à certaines d'entre elles, ainsi que les bourgmestres, l'échevine de la Mobilité de la Ville de Bruxelles et, bien sûr, avec la STIB.

Nous devons constater que l'espace dévolu aux cyclistes est plus important qu'auparavant. Ceux-ci peuvent, par exemple, emprunter la rue Van Artevelde en contresens. Ceci étant, il faut admettre que certaines zones de la boucle de desserte ne sont pas idéales pour les cyclistes. C'est le cas, par exemple, aux abords de la Gare Centrale, où des améliorations sont clairement nécessaires.

Il ne faut pas oublier qu'après le test, lorsque le

komt ook in andere steden voor. Op die plaats is de stoep overigens breed genoeg.

's Ochtends raak je de stad probleemloos door met de fiets. 's Middags en 's avonds ligt het ietwat moeilijker, omdat het dan drukker is, vooral op warme dagen, als er veel voetgangers rondlopen.

Er bestaan alternatieven. Zo is de Zuidstraat niet erg populair bij voetgangers en is er dus veel plaats voor fietsers. Ik ben me evenwel bewust van de bestaande problemen, zoals in de Wolvengracht. We kijken wat we eraan kunnen doen.

Er zijn de afgelopen twintig jaar nog nooit zo weinig auto's in de Vijfhoek geweest. Voetgangers vinden het heerlijk om rond te kunnen lopen zonder dat ze last hebben van uitlaatgassen of lawaai van het autoverkeer.

We zullen alle vormen van verkeer (voetgangers, fietsers en bussen) analyseren en waar nodig de zaken bijsturen. Uiteraard houden we daarbij rekening met de opmerkingen van de fietsverenigingen. Het gewest leeft overigens alle voorschriften na, waaronder het Iris 2-plan, dat een initiatief was van de vorige regering.

De fietsmanager is een gewone ambtenaar. In tegenstelling tot wat u laat uitschijnen, heeft hij geen vetorecht.

plan de circulation sera peaufiné, les pistes cyclables deviendront en grande partie des pistes séparées et surélevées, là où c'est possible. Cela devrait accroître le confort des cyclistes.

Comme vous, j'ai noté ce petit bout de parcours sur le trottoir et cela m'a préoccupé au début. Cependant, il ne faut pas exagérer. On trouve ce genre de choses dans d'autres villes, comme à Copenhague. De plus, à cet endroit, le trottoir est assez large pour laisser de la place aux piétons.

On discute beaucoup de la manière de traverser Bruxelles, du nord au sud, à vélo. Le matin, il n'y a aucun problème. Les cyclistes ont beaucoup de place. L'après-midi et en soirée, la situation est parfois plus délicate. Ce fut particulièrement le cas lors de la canicule, où les piétons étaient extrêmement nombreux sur le boulevard.

Des alternatives existent, qui ne sont pas aussi mauvaises que vous semblez le croire. Ainsi, la rue du Midi n'est pas trop fréquentée par les piétons. Il y reste suffisamment de place pour les cyclistes. Cependant, je reste conscient des problèmes rencontrés, par exemple dans la rue du Fossé aux Loups. Nous allons étudier la question.

Depuis vingt ans que je vis à Bruxelles, c'est le premier été où le nombre de voitures est si faible dans le Pentagone. Pour être passé aujourd'hui encore par les boulevards centraux, je ne peux que constater le luxe qu'ont les piétons de pouvoir se balader sans pollution et sans bruit des voitures. De nombreux commerçants et restaurateurs témoignent d'ailleurs du fait que les clients sont beaucoup plus détendus. Cela montre que le choix est pertinent.

Tous les modes de circulation - piétons, cyclistes, bus - va être analysée et améliorée là où c'est nécessaire. Il va de soi que les remarques formulées par les associations cyclistes seront prises en considération. Par ailleurs, la Région respecte l'ensemble des prescrits, y compris le Plan Iris 2 initié par le gouvernement précédent.

Enfin, le manager vélo est un fonctionnaire comme un autre. À ce titre, il n'a pas de droit de veto, comme votre question le laisse entendre. C'est un fonctionnaire qui a reçu le titre de 'manager vélo', en concertation avec les autres fonctionnaires, les membres du cabinet et moi-même.

De voorzitter. - De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).* - *Het was niet mijn bedoeling om mijn mening te geven over de relatieve rust of onrust in het stadscentrum.*

(Opmerking van de heer Smet)

Ik woon zelf in het centrum en vind dat de situatie er eerder op achteruitgaat.

Mijn vraag houdt eerder verband met de fietsvoorzieningen van het verkeersplan en de autolus voor de parkeergarages. Zijn die in regel met de gewestelijke voorschriften inzake comfort, veiligheid, snelheid, aantrekkelijkheid en samenhang? Uit uw antwoord maak ik op dat dat niet het geval is zolang de stedenbouwkundige vergunning voor de definitieve aanleg niet wordt verstrekt.

Wanneer worden vergunningen voor de definitieve aanleg aangevraagd?

Welke rol zal de fietsmanager precies spelen bij het verstrekken van de vergunningen? Hij heeft geen sanctionerende bevoegdheid, maar pleegt wel overleg met de afgevaardigde ambtenaar die de vergunningen verstrekt.

Wordt hij ook betrokken bij het verstrekken van de stedenbouwkundige vergunningen voor de definitieve aanleg die zal resulteren uit het verkeersplan? Dat zou een goede zaak zijn.

Ik vraag niet of fietsers meer of minder plaats krijgen in de stad, maar wel of ze veiliger, comfortabeler en sneller kunnen fietsen. Daaraan twijfelen de fietsverenigingen immers.

De lanen van het centrum waren een soort van fietsautosnelweg geworden dankzij de aanleg van fietspaden waarop je je bijzonder snel van noord naar zuid kon verplaatsen. Dat kan nu niet langer, of toch zeker niet meer op elk moment van de dag. Het aanbod voor de fietsers is er dus op achteruitgegaan.

Welke ook de voordelen zijn voor de voetgangers en de handelaars, we moeten nadenken over een goede doorgang voor fietsers in de voetgangerszone. Dat betekent niet dat de fietsers

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Le but de ma question orale n'est pas de donner mon appréciation sur le calme relatif ou non du centre-ville.

(Remarque de M. Smet)

D'autres personnes ont d'autres appréciations à ce sujet. J'habite moi aussi le centre-ville et constate plutôt une dégradation de la situation.

Ma question porte plus spécifiquement sur les aménagements cyclistes qui découlent du plan de circulation et de la boucle de desserte des parkings. Ces aménagements respectent-ils ou non les prescrits régionaux en matière de confort, de sécurité, de rapidité, d'attrait et de cohérence que la Région s'est fixés en matière de déplacements cyclistes ? D'après votre réponse, ces prescrits ne sont pas garantis, tant que les aménagements définitifs n'auront pas obtenu leur permis d'urbanisme.

Quand ces demandes de permis d'urbanisme seront-elles formulées ?

Quelle sera précisément la place du manager vélo dans le cadre de la délivrance de ceux-ci ? Quel rôle aura-t-il à jouer, au même titre que d'autres fonctionnaires, pour apprécier "tout projet d'aménagement de l'espace public concerné par les circulations des cyclistes. À ce titre, il adressera au fonctionnaire délégué son appréciation sur ces projets" ? Effectivement, le manager vélo n'a pas un pouvoir sanctionnateur mais il s'adresse au fonctionnaire délégué, qui délivre les permis.

Dans le cadre de la délivrance des permis d'urbanisme pour les aménagements définitifs découlant du plan de circulation, le manager vélo sera-t-il associé ? Si c'est le cas, c'est déjà une lueur d'espoir en matière d'aménagements.

Une fois encore, la question n'est pas de savoir si les vélos ont plus ou moins de place aujourd'hui dans la ville mais de savoir si leur sécurité, leur confort et leur rapidité de déplacement se sont améliorés, sur des pistes plus attractives et plus cohérentes. C'est ce que les associations de cyclistes remettent en cause.

er 40 km/u moeten kunnen rijden, maar wel dat er in een duidelijke wegmarkering wordt voorzien en ze zich vlot een weg tussen de voetgangers kunnen banen.

De fietsmanager moet overigens worden geraadpleegd opdat de voorlopige aanleg van de voetgangerszone niet definitief wordt zonder significante verbetering van de veiligheid, het comfort, de snelheid, de aantrekkelijkheid en de samenhang.

De voorzitter.- U hebt een interpellatie ingediend, die het uitgebreid Bureau heeft omgevormd tot mondelinge vraag, maar de aanpassing van de agenda gebeurde enkel in het Nederlands. De wijziging werd over het hoofd gezien in de Franse tekst.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik ben dan ook zo vrij geweest van mijn tekst af te wijken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de energie- en koolstofstrategie van de MIVB tegen 2030".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

Les boulevards du centre étaient devenus des espèces d'autoroutes pour vélos grâce à l'installation de bandes cyclistes. Ils étaient donc devenus un axe Nord-Sud de déplacement très facile et rapide. Or, cet axe n'existe plus de la même façon et certainement pas à toutes les heures. Il y a donc, en l'espèce, une détérioration nette de l'offre cycliste.

Quels que soient les arguments connexes, comme les bénéfiques pour les piétons et le commerce, une vraie réflexion s'impose afin de garantir un passage cycliste sur le piétonnier. Il ne s'agit pas de donner la possibilité aux cyclistes de rouler à 40km/h mais de leur garantir un passage dans le piétonnier, via une signalisation claire.

Par ailleurs, la consultation du manager vélo est indispensable pour que les aménagements provisoires autour du piétonnier ne deviennent pas définitifs sans une amélioration significative de la sécurité, du confort, de la rapidité, de l'attrait et de la cohérence.

M. le président.- une petite précision technique s'impose : vous avez déposé une interpellation, que le Bureau élargi a transformée en question orale, mais ce changement a été transposé seulement en néerlandais dans l'ordre du jour.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est pour cela que je me suis permis de m'écarter de mon texte.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la stratégie carbone et énergie de la STIB à l'horizon 2030".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- In mei 2014 verbond de MIVB zich ertoe om tegen 2030 de CO₂-uitstoot van een traject met het openbaar vervoer in Brussel met 40% te verminderen en zo bij te dragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit in Brussel. Dat is een bekommernis die we allemaal delen. Daarvoor werden verschillende maatregelen gepland met betrekking tot het rollend materieel en de infrastructuur. Er was onder meer sprake van elektrische bussen.

In de energie- en koolstofstrategie van de MIVB werd verwezen naar "de noodzakelijke rijping van de technologie met betrekking tot elektrische bussen" om de doelstellingen te kunnen halen. De maatregelen zouden worden genomen na afloop van de huidige beheersovereenkomst. Gedurende de periode van de beheersovereenkomst, die loopt van 2013 tot 2017, streeft de MIVB ernaar om haar energieverbruik met 8,5% te verminderen ten opzichte van 2010. Daarnaast zou het pad geëffend worden voor ambitieuzere maatregelen die aansluiten bij de doelstelling om de CO₂-uitstoot met 40% te verminderen.

Na een bezoek aan het UITP-congres in Milaan lieten minister Smet en de directeur-generaal van de MIVB weten dat de toekomst van het openbaar vervoer in Brussel elektrisch zal zijn, maar dat de eerstvolgende bussen die de MIVB bestelt, dieselmotoren worden. Die bussen zouden weliswaar voldoen aan de Euro 6-norm, maar het zouden geen hybride bussen worden, in tegenstelling tot wat werd beslist door het beheerscomité van de MIVB.

Inmiddels heeft de Europese Commissie zich duidelijk uitgesproken over de slechte luchtkwaliteit in België, onder meer vanwege de concentraties van fijne stofdeeltjes in Brussel. Dieselloertuigen liggen daar mee aan de oorzaak van. De Lijn kiest met een investering van 43 miljoen euro resoluut voor hybride bussen. Eind 2015 zal een op de tien bussen van De Lijn een hybride bus zijn.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de belangrijkste maatregelen op het vlak van het rollend materieel en de infrastructuur in het kader van de energie- en koolstofstrategie van de MIVB?

Wat is de stand van zaken over het voornemen om het directe energieverbruik met 8,5% te

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- En mai 2014, la STIB s'est engagée à diminuer de 40%, à l'horizon 2030, les émissions de CO₂ d'un trajet en transport en commun. À cette fin, différentes mesures ont été programmées quant au matériel roulant et aux infrastructures.

La stratégie carbone et énergie de la STIB "repose sur la nécessaire maturation des technologies de bus électriques". Des mesures devraient être prises à l'issue du contrat de gestion actuel. Dans le cadre du contrat de gestion 2013-2017, la STIB s'efforce de réduire sa consommation énergétique de 8,5% par rapport à 2010, préparant le terrain pour une réduction plus ambitieuse des émissions de CO₂ de 40%.

Après une visite au congrès de l'Union internationale des transports publics (UITP) à Milan, le ministre Smet et le directeur général de la STIB ont annoncé que l'avenir des transports en commun à Bruxelles serait électrique, mais que les prochains bus commandés seraient néanmoins des diesels à moteur conformes à la norme Euro 6.

Entre-temps, la Commission européenne a constaté la mauvaise qualité de l'air en Belgique, notamment due aux concentrations de particules fines à Bruxelles, auxquelles les véhicules diesel ne sont pas étrangers.

Quel est l'état des lieux des principales mesures prises en matière de matériel roulant et d'infrastructures dans le cadre de la stratégie carbone et énergie de la STIB ? Qu'en est-il de l'intention de réduire de 8,5% la consommation énergétique directe ?

Quel est l'effet, à ce jour, des mesures prises dans le cadre de la stratégie carbone et énergie de la STIB sur la facture énergétique de la société ?

Comment le parc de bus de la STIB contribue-t-il à l'objectif de réduction des émissions de la stratégie carbone et énergie à l'horizon 2030 ? Comment évaluez-vous la technologie actuelle des bus électriques ?

À quoi cela rime-t-il d'investir dans des bus diesel face au constat de la Commission européenne sur la qualité de l'air à Bruxelles ?

verminderen?

Wat is het effect tot op vandaag van de maatregelen die genomen werden naar aanleiding van de energie- en koolstofstrategie voor de energiekosten van de MIVB?

Op welke manier zal het busbestand van de MIVB bijdragen aan de emissiedoelstelling van de energie- en koolstofstrategie tegen 2030?

Hoe evalueert de minister de huidige technologie voor elektrische bussen?

Hoe rijmt u de vaststelling van de Europese Commissie over de luchtkwaliteit in Brussel met een investering in dieselbussen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB werkt in haar koolstofstrategie aan een vermindering van het energieverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen. Er zijn al verschillende initiatieven genomen. Het aandeel van de nieuwe metrostellen steeg tot 30% en van de nieuwe tramstellen zelfs tot 73%, wat de energie-efficiëntie deed toenemen.

De MIVB bestudeert ook mogelijkheden om de remenergie beter te recupereren. In 2012 kon de MIVB met de steun van het Europese project 'Ticket to Kyoto' drie nieuwe systemen testen in een onderstation en hun rendement vergelijken. Het meest performante systeem werd gekozen. In totaal zullen tegen eind dit jaar zes dergelijke systemen geïnstalleerd worden op de lijnen 2 en 6 en twee op de lijnen 1 en 5. Er loopt momenteel een haalbaarheidsstudie in samenwerking met de universiteit van Baskenland om de energiebesparing in te schatten van een volledige uitrusting van de lijnen 1 en 5. De resultaten worden verwacht tegen eind 2015. De MIVB bestudeert momenteel de mogelijkheden om remenergie via het tramnet te recupereren.

Sinds de laatste maanden maken 172 nieuwe bussen deel uit van de vloot. Die beantwoorden aan de Euro 6-norm, de strengste uitstootnorm. Dankzij milieuvriendelijk rijgedrag kunnen de uitstoot en het energieverbruik worden verminderd, de onderhoudskosten binnen de perken blijven en het comfort voor de klanten verbeteren.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Dans le cadre de sa stratégie carbone, la STIB s'attelle à réduire sa consommation d'énergie et ses émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, la part des nouveaux métros est passée à 30% et celle des nouveaux trams à 73%, augmentant de la sorte l'efficacité énergétique.*

La STIB examine également les possibilités de mieux récupérer l'énergie de freinage. En 2012, après avoir testé trois nouveaux systèmes dans une sous-station, elle a choisi le plus performant d'entre eux. D'ici la fin de cette année, six systèmes seront installés sur les lignes 2 et 6 et deux sur les lignes 1 et 5. Une étude de faisabilité est en cours, en collaboration avec l'université du Pays basque, pour évaluer les économies d'énergie d'un équipement complet des lignes 1 et 5. Les résultats sont attendus d'ici fin 2015.

Depuis ces derniers mois, la flotte compte 172 nouveaux bus qui satisfont à la norme Euro 6, la norme la plus stricte. Une conduite écologique permet de réduire les émissions et la consommation d'énergie, de limiter les frais d'entretien et d'améliorer le confort des clients.

Dans les bâtiments, les installations de chauffage sont remplacées et les conduites isolées. Une installation de cogénération a été installée à Delta et une deuxième est prévue au plus tard début 2016 dans la station de métro Jacques Brel. D'ici fin

In de gebouwen werden en worden verwarmingsinstallaties vernieuwd en zijn de leidingen geïsoleerd. Binnen het project 'Ticket to Kyoto' is een warmte-krachtkoppelinginstallatie geplaatst in Delta en een tweede is uiterlijk begin 2016 voorzien in het metrostation Jacques Brel. Tegen eind 2019 kunnen de tellers van de meters van alle MIVB-sites vanop afstand geraadpleegd worden.

Onder de naam Energy Watchers worden de werknemers van de verschillende sites bewustgemaakt van goede praktijken inzake energiebesparing. De verlichtingsinstallaties worden geleidelijk vervangen door performante exemplaren, momenteel in Demets, maar later in 2015 ook in Elsene, Kuregem en Molenbeek. De MIVB is ook van plan om zonnepanelen te installeren op de daken van haar gebouwen.

Tegen 2017 zou het energieverbruik met 8,5% moeten dalen. Om het effect van de toename van het aanbod te isoleren in het energieverbruik, werd een indicator voor energie-efficiëntie gecreëerd. Die toont een vermindering met bijna 11% aan in 2014 ten opzichte van 2010, waarvan 12,5% voor rekening van het rollend materieel en 7,4% voor rekening van de infrastructuur.

Het effect van de koolstofstrategie van de MIVB in die daling bedraagt 3,6% ondanks een toename van het aanbod van trams en metro's met 15%. De energiekosten per plaats per kilometer daalden tussen 2010 en 2014 met 16% voor de tram en met 12% voor de bus. Het elektriciteitsverbruik van de MIVB-infrastructuur daalde met 9,4%. Dat betekent een vermindering van de elektriciteitsfactuur met 9,1%.

Bij de opstelling van de koolstofstrategie werd berekend dat de bussen bijna 24% vertegenwoordigden in de totale uitstoot van de MIVB. Voor de toekomst hebben we de belangrijke opdracht om de totale uitstoot van de MIVB te verminderen.

De MIVB maakt deel uit van het project 'Electrification of public transport in cities' (Eliptic). In samenwerking met de VUB zal ze via haalbaarheidsstudies nagaan hoever ze daarin kan gaan.

2019, les compteurs de tous les sites de la STIB pourront être consultés à distance.

Sous le nom Energy Watchers, les travailleurs des différents sites sont sensibilisés aux bonnes pratiques en matière d'économies d'énergie. Les installations d'éclairage sont peu à peu remplacées par des modèles performants. La STIB envisage aussi d'installer des panneaux photovoltaïques sur les toits de ses bâtiments.

D'ici 2017, la consommation d'énergie devrait diminuer de 8,5%. L'indicateur d'efficacité énergétique créé par la STIB montre une diminution de près de 11% en 2014 par rapport à 2010, dont 12,5% à charge du matériel roulant et 7,4% à charge des infrastructures.

L'effet de la stratégie carbone de la STIB est estimé à 3,6%, malgré une augmentation de l'offre de trams et de métros de 15%. Les coûts énergétiques par site et par kilomètre ont baissé entre 2010 et 2014 de 16% pour le tram et de 12% pour le bus. La consommation électrique de la STIB a diminué de 9,4% et la facture d'électricité de 9,1%.

Lors de l'élaboration de la stratégie carbone, les bus représentaient près de 24% des émissions totales de la STIB. Il s'agira, à l'avenir, de réduire encore celles-ci.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik had graag nog een woordje uitleg over de aankoop van de dieselbussen.

De heer Pascal Smet, minister.- Daarover hebben we nog geen beslissing genomen.

Volgens het beheerscontract mogen er geen dieselbussen meer worden aangekocht, maar er is op dit ogenblik ook geen ander contract. Dat moet de komende weken en maanden verder worden uitgeklaard.

De heer Paul Delva (CD&V).- Er werd dus nog niet beslist om dieselbussen aan te kopen?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen. Ik heb de MIVB gevraagd om een nota op te stellen. Ik verwacht die deze zomer.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de overheidsinitiatieven om carpooling aan te moedigen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *De gewestelijke beleidsverklaring wil carpooling aanmoedigen. Daartoe wil de regering het volledige automobieltraject onder handen nemen.*

De strijd tegen alleenrijders moet een van de prioriteiten worden om de auto-overlast in het gewest terug te dringen. Volgens schattingen vervoert nauwelijks 20% van de auto's in het verkeer meer dan een passagier. Gemiddeld betekent dat 1,2 passagiers per auto. Als we dat cijfer kunnen optrekken tot 1,5, zouden de files in

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *J'aimerais avoir un mot d'explication sur l'achat des bus diesel.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Nous n'avons pas encore pris de décision à ce sujet. Le contrat de gestion interdit tout nouvel achat de bus diesel, mais il n'existe pas d'autre contrat actuellement.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *L'achat de bus diesel n'est donc pas encore décidé ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Non, j'attends une note de la STIB pour cet été.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les politiques menées afin de développer le covoiturage".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La déclaration de politique régionale prévoit de favoriser le covoiturage. Pour ce faire, le gouvernement "entend agir sur l'ensemble des aspects du trajet automobile, notamment l'information et la sécurisation des usagers, la création de plates-formes de chargement et déchargement, la communication des avantages socio-économiques du covoiturage et la création d'un réseau interrégional de covoiturage".

La lutte contre l'autosolisme doit être une des priorités afin de diminuer la congestion automobile

het gewest met 20% slinken.

Tijdens de vorige regeerperiode voerden de gewesten meermaals overleg over het stimuleren van carpooling. Met de huidige investeringen, zal de modale verschuiving naar het openbaar vervoer immers niet volstaan om de autodruk tegen 2018 met 20% te verlichten. Dat stond nochtans in het Iris 2-plan.

De opeenvolgende regeringen steunen de uitbouw van het carpoolaanbod, onder andere door subsidies aan vzw Taxistop. Internationaal is het jonge bedrijf BlaBlaCar erin geslaagd om dankzij zijn website een van de wereldleiders in carpooling te worden. BlaBlaCar wordt ook steeds vaker gebruikt voor trajecten binnen dezelfde stad.

Hoewel Uber aan de kaak gesteld wordt, heeft het ook een dienst die UberPool heet en werkt op basis van een algoritme dat trajecten optimaliseert door bestellingen via de app te combineren. Die technologie zouden we ook in het Brussels Gewest kunnen ontwikkelen.

Heeft het intergewestelijk overleg over carpoolen al wat opgeleverd? Hoe vaak vindt het plaats? Hoe staat het met het intergewestelijk carpoolnetwerk dat in de gewestelijke beleidsverklaring aangekondigd werd?

Kent carpool.be hetzelfde succes als BlaBlaCar? Hoeveel Brusselaars maken er gebruik van?

Hebt u cijfers over vraag en aanbod in 2014? Hoe evolueren die ten opzichte van de vorige jaren? Hoe interpreteert u die verandering?

Worden er nieuwe apps ontwikkeld die carpooling stimuleren? Hebt u een planning daarvoor?

Welke nieuwe projecten ontwikkelt vzw Taxistop? Werden die geëvalueerd? Wat denkt u er dan van?

Bent u van plan een studie over carpooling te bestellen in het Brussels Gewest?

dans notre Région. À cet égard, on considère qu'à peine 20% des voitures en circulation embarquent plus d'un passager. En outre, on dénombre en moyenne 1,2 passager par véhicule. Si les politiques de mobilité parviennent à relever cette moyenne à 1,5, cela engendrerait une diminution de la congestion jusqu'à 20% dans notre Région.

Diverses concertations interrégionales ont eu lieu sous l'ancienne législature afin de promouvoir le covoiturage. Au rythme des investissements en cours, le seul levier que constitue le transfert modal vers le transport public ne suffira pas à atteindre la réduction de 20% de la congestion automobile à l'horizon 2018, telle que prévue dans le Plan Iris 2.

Depuis des années, les gouvernements successifs soutiennent le déploiement de l'offre de covoiturage et accordent notamment des subsides à l'asbl Taxistop. En comparaison, sur la scène internationale, la jeune société française BlaBlaCar est devenue, grâce à son site internet, l'un des leaders mondiaux du covoiturage. Cette plateforme est également de plus en plus utilisée pour des trajets au sein d'une même ville.

Enfin, bien que la société Uber soit décriée, cette dernière a lancé un service dénommé UberPool, qui fonctionne sur la base d'un algorithme qui optimise les trajets en combinant les commandes les plus complémentaires passées via l'application. Selon nous, cette technologie pourrait être développée en Région bruxelloise.

Où en sont les concertations interrégionales en matière de covoiturage ? Quel est le bilan de ces concertations ? À quelle fréquence ont-elles lieu ? Quel est l'état d'avancement du réseau interrégional de covoiturage annoncé dans la déclaration de politique régionale ?

Face à des initiatives telles que BlaBlaCar, la plateforme Carpool.be rencontre-t-elle le même succès ? Quel est le nombre de Bruxellois utilisant cette plateforme ?

Pouvez-vous me donner des chiffres de l'offre et de la demande pour l'année 2014 ? Quelle est l'évolution par rapport aux années précédentes ? Comment l'interprétez-vous ?

A-t-il été retenu de développer des nouvelles technologiques, à l'instar d'UberPool, afin de

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er wordt nauwelijks gesproken over intergewestelijk carpoolen en dat moet veranderen.*

BlaBlaCar dankt zijn succes voornamelijk aan langere trajecten tussen verschillende steden. Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat het even succesvol is voor woon-werktrajecten.

Het is moeilijk om de cijfers van carpool.be te interpreteren, want een inschrijving betekent niet automatisch dat er ook werkelijk gecarpoold wordt. In 2014 waren er 4.788 Brusselaars ingeschreven als carpooler op carpool.be, terwijl 7.544 carpoolers Brussel als bestemming opgaven. We hebben geen cijfers om vraag en aanbod te vergelijken, want het merendeel van de ingeschrevenen is zowel chauffeur als carpooler. Toch zien we dat het aantal berichten sinds 2010 netto stijgt.

De vzw Taxistop lanceert in september een app waarmee Brusselaars onmiddellijk toegang krijgen tot nabije carpoolmogelijkheden.

We hebben ook geen studies over carpooling in het Brussels Gewest, maar ik geloof in carpooling en wil het samen met de andere gewesten uitbouwen. Volgens mij zullen digitale technologie en apps een grotere dynamiek teweegbrengen.

Over het algemeen is er 's ochtends geen probleem, omdat mensen dan weten wanneer ze naar het werk willen vertrekken. De terugkeer ligt moeilijker, want het is niet altijd eenvoudig om werk en vrije tijd op elkaar af te stemmen als er ook nog gecarpoold moet worden. Met goede apps is er meer vrijheid mogelijk.

favoriser le covoiturage ? Si oui, un calendrier a-t-il été fixé ?

Quels sont les nouveaux projets mis sur pied par l'asbl Taxistop ? Ont-ils été évalués ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

Envisagez-vous de mandater une étude portant sur le covoiturage en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Beaucoup reste à faire dans ce domaine. Les discussions sur le covoiturage interrégional sont quasi inexistantes. Il faut que cela change.

BlaBlaCar doit essentiellement son succès à des trajets plutôt longs, entre différentes villes. Aucun chiffre ne nous permet d'affirmer qu'il connaît le même succès pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail.

Les chiffres de Carpool.be sont difficiles à interpréter, car une inscription ne veut pas nécessairement dire qu'il y aura covoiturage par la suite. En 2014, 4.788 Bruxellois étaient inscrits comme covoitureurs sur le site Carpool.be, tandis que 7.544 covoitureurs étaient inscrits avec Bruxelles comme destination. Nous ne disposons pas de chiffres précis permettant une comparaison entre l'offre et la demande de covoiturage, car la plupart des inscrits se proposent à la fois comme conducteur et covoitureur. Toutefois, il est à noter que le nombre total d'annonces est en nette augmentation depuis 2010, avec une hausse de presque 51% entre 2010 et 2014.

L'asbl Taxistop lancera, à partir de septembre prochain, une application de covoiturage dynamique qui permettra notamment aux Bruxellois d'avoir accès instantanément aux possibilités de covoiturage à proximité directe.

Carpoolplaza.be, devenue Carpool.be en 2014, a totalement revu son site d'inscription et proposera une application pour smartphone.

Nous ne disposons pas non plus d'étude sur le covoiturage en Région bruxelloise, mais l'accord gouvernemental y fait référence. Je crois dans le

Stelt u zich voor dat u naar Brussel pendelt en dat uw carpoolchauffeur afbelt vanwege een onvoorziene gebeurtenis. Met een app kunt u dan onmiddellijk nagaan of er andere chauffeurs beschikbaar zijn. Nu is dat moeilijk.

We wachten af waar Taxistop mee komt. Als het onvoldoende blijkt, wil ik een gewestelijke aanbesteding uitschrijven voor de ontwikkeling van een carpoolapp.

Ik denk nog aan andere maatregelen, maar daar wil ik vandaag nog niets over kwijt. We moeten bekijken hoe we carpooling kunnen stimuleren want de 225.000 auto's die Brussel dagelijks inrijden, zorgen voor veel overlast.

We zullen daar natuurlijk ook overleg over plegen met de andere gewesten.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Toen ik jonger was, lifte ik alle dagen. Helaas is die tijd voorbij.*

Als ik het goed begrijpt, wil u een soort beveiligd

covoiturage et mon souhait est de le développer avec les autres Régions. Selon moi, les technologies numériques et les applications pour smartphone permettront de le dynamiser.

En règle générale, le covoiturage ne pose pas de problème le matin, car les gens savent quand ils veulent partir au travail. C'est au retour que cela se complique, car il n'est pas toujours évident de combiner imprévus professionnels ou les loisirs avec une obligation de covoiturage fixe. L'application pour smartphone autorisera davantage de liberté.

Nous évaluerons l'offre de Taxistop. Si elle ne nous semble pas satisfaisante, j'envisage de lancer un appel d'offres régional pour le développement d'une application de covoiturage.

Imaginez-vous à Bruxelles, le soir. Vous êtes un navetteur et votre covoiturage de retour a été annulé à cause d'un imprévu. Avec l'application pour smartphone, vous pouvez directement voir s'il existe des disponibilités pour votre retour. Aujourd'hui, c'est compliqué, il faut s'inscrire au préalable. Mais avec la technologie moderne, l'échange est presque instantané, et c'est ce dont nous avons besoin.

Nous verrons si l'application Taxistop, qui sera lancée en septembre, le permet. Sinon, en tant que Région, nous pourrions lancer un appel aux développeurs privés.

Je pense encore à d'autres mesures, mais je ne vais pas les aborder aujourd'hui. Nous devons voir comment promouvoir le covoiturage car le trafic entrant - 225.000 voitures par jour, en général occupées par une seule personne - engendre de nombreux problèmes. Or, de nos jours, la technologie est au point dans ce domaine.

Dans ce cadre, nous nous concerterons évidemment avec les autres Régions.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je dois vous avouer que plus jeune, je passais ma vie à faire du stop. C'était une période où l'on pouvait facilement se déplacer simplement en levant le pouce. Malheureusement, ce n'est plus le cas. Les

liften mogelijk maken. Via een app kunnen mensen bij een chauffeur met referenties terecht. Ik ben daar grote voorstander van.

Zijn er steden waar carpooling goed werkt? Ik weet dat Lyon er zwaar op inzet.

Ook al draagt carpooling ertoe bij dat het aantal auto's op de weg vermindert, het gaat nog steeds om auto's. Vooral gebieden waar minder openbaar vervoer rijdt, zou het een interessante oplossing zijn.

Mevrouw Teitelbaum en mevrouw Lemesre probeerden carpooling met schoolkinderen te stimuleren, maar helaas werden hun voorstellen door de meerderheid verworpen.

Het moet mogelijk zijn om betere resultaten te boeken dan met de huidige mobiliteitsplannen voor bedrijven en schoolverplaatsingen.

M. le président.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *De regering heeft het freefloating- en onewayprincipe voor autodelen aanvaard. Het besluit wordt in september aangepast.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (en néerlandais).- *Daar verheug ik me op.*

- Het incident is gesloten.

gens ont peur et on ne voit plus, au bord des routes, de personnes qui demandent à monter dans une voiture.

Si je comprends bien, vous proposez de mettre en place une forme d'autostop sécurisé, même si ce n'est pas la Région qui organiserait ce type de développement. Une application permettrait de monter dans une voiture dont le propriétaire serait référencé, gage de sécurité. Je suis totalement favorable à l'idée.

Y a-t-il des villes où le covoiturage fonctionne bien ? Je sais que Lyon en a fait son fer de lance. Ce serait intéressant d'aller y creuser la question.

Même si le covoiturage contribue à réduire le nombre de véhicules automobiles sur la route, il s'agit toujours de voitures. On peut imaginer d'autres exemples, tels que les Voitures à plusieurs (VAP) ; ce système avait été mis en place dans certaines communes, mais sans véritable succès.

C'est surtout dans les zones les moins bien desservies en transports publics que la solution serait intéressante.

Nous avons fait des propositions, malheureusement rejetées, dans le cadre des déplacements scolaires. Ainsi, nous avons voulu encourager le covoiturage pour conduire les enfants à l'école grâce à un incitatif fiscal. Mmes Teitelbaum et Lemesre ont soumis cette proposition au parlement il y a quelques mois, mais la majorité l'a rejetée.

Il y a sûrement quelque chose à faire pour obtenir un meilleur résultat qu'avec les plans actuels de déplacements des entreprises ou de déplacements scolaires.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a accepté le principe d'autopartage en "free-floating" et "one way". Nous adapterons l'arrêté en septembre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je m'en réjouis.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
HERVÉ DOYEN**

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

**EN AANMEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "de bewegwijzering inzake
toegang tot eigen beddingen".**

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

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

**concernant "la signalisation relative à
l'accès aux sites propres".**

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