



**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
LUNDI 5 OCTOBRE 2015**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 5 OKTOBER 2015**

—

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/>

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/>

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	6	INTERPELLATIES	6
Interpellation de M. Bruno De Lille	6	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "S, l'offre suburbaine au départ, à destination, à l'intérieur et autour de Bruxelles".		betreffende "S, het voorstedelijk aanbod van, naar, in en rond Brussel".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	6	Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	6
concernant "le RER".		betreffende "het GEN".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	6	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	6
concernant "le plan de transport 2015 de la SNCB et ses conséquences pour la mobilité à Bruxelles".		betreffende "het vervoerplan 2015 van de NMBS en de gevolgen ervan voor de mobiliteit in Brussel".	
Discussion conjointe - Orateurs :	12	Samengevoegde bespreking - Sprekers:	12
M. Vincent De Wolf (MR)		De heer Vincent De Wolf (MR)	
M. Serge de Patoul (FDF)		De heer Serge de Patoul (FDF)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Hervé Doyen (cdH)		De heer Hervé Doyen (cdH)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellation de Mme Céline Delforge	26	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	26
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		tot de heer Pascal Smet, minister van de	

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le plan de réorganisation du réseau de bus de la STIB".		betreffende "het plan voor de reorganisatie van het MIVB-busnet".	
Discussion - Orateurs :	28	Bespreking - Sprekers:	28
M. Serge de Patoul (FDF)		De heer Serge de Patoul (FDF)	
M. Hervé Doyen (cdH)		De heer Hervé Doyen (cdH)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
QUESTIONS ORALES	30	MONDELINGE VRAGEN	30
Question orale de M. Bruno De Lille	31	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	31
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'évaluation du projet LaMilo et la distribution urbaine à Bruxelles à l'issue du projet pilote".		betreffende "de evaluatie van LaMiLo en de stedelijke distributie in Brussel na het proefproject".	
Question orale de M. Bruno De Lille	35	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	35
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les possibilités de promotion du covoiturage".		betreffende "de mogelijkheden om carpoolen te stimuleren".	
Question orale jointe de M. Hervé Doyen,	36	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen,	36
concernant "la création d'une application de covoiturage".		betreffende "een app voor carpooling".	
Question orale de M. Hervé Doyen	40	Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen	40
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le réseau régional 100% cyclable".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "een volledig eigen fietsnet in het Gewest".	
Question orale de Mme Céline Delforge	43	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les retards dans la mise en place des abribus régionaux".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de achterstand met de plaatsing van de gewestelijke bushokjes".	
Question orale de Mme Céline Delforge	44	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	44
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'abandon du projet du tunnel Meiser".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het opgeven van het tunnelproject Meiser".	
Question orale de M. Paul Delva	46	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	46
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le Plan régional de stationnement".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het gewestelijk parkeerplan".	

*Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.
Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- 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 "S, l'offre suburbaine au départ, à destination, à l'intérieur et autour de Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "le RER".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le plan de transport 2015 de la SNCB et ses conséquences pour la mobilité à Bruxelles".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Le 15 septembre 2015, la SNCB a présenté son offre suburbaine avec le nouveau logo S, suivant en cela les exemples allemand, suisse et italien.*

Concrètement, la SNCB annonce, pour décembre 2015, la mise en service du nouveau tunnel Schuman-Josaphat et du nouvel arrêt Gerموir à Ixelles, tout comme la réouverture de l'arrêt Pannenhuis à Tour & Taxis.

INTERPELLATIES

Mevrouw 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 "S, het voorstedelijk aanbod van, naar, in en rond Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "het GEN".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het vervoerplan 2015 van de NMBS en de gevolgen ervan voor de mobiliteit in Brussel".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op 15 september 2015 stelde de NMBS haar voorstedelijk aanbod met het nieuwe logo S voor, naar Duits, Zwitsers en Italiaans voorbeeld. De aanwezigen kregen een aantal slides te zien met veelbelovende titels: "van concept naar realiteit", "het ecosysteem van de mobiliteit" of nog "het GEN, oplossing voor intermodale en geïntegreerde mobiliteit". Het klinkt allemaal heel mooi maar het zal nog veel mooier zijn als dat allemaal werkelijkheid wordt.

L'identité visuelle est une bonne chose, tout comme l'ouverture de gares, mais l'amélioration de l'offre et l'augmentation de la capacité sont limitées.

Le réseau S n'est clairement pas le genre de super métro, avec un train tous les quarts d'heure sur le réseau de banlieue, que nous attendions depuis longtemps. De plus, la desserte de nombreuses stations bruxelloises est insuffisante et les liaisons dans Bruxelles comme l'offre pendant les heures de pointe font l'objet de peu d'attention. Quant au week-end et tard le soir, c'est à en pleurer.

L'histoire du RER est faite de retards et d'ajournements.

L'ouverture de deux nouveaux arrêts est certes une avancée, mais de nombreuses gares sont sous-exploitées. Tant que la fréquence ne sera pas d'un train tous les quarts d'heure, vous ne pourrez pas parler de RER digne de ce nom et les problèmes de mobilité ne seront pas résolus.

Ce n'est que si les voyageurs savent qu'un train circule à intervalles réguliers qu'ils l'utiliseront aussi pour des déplacements dans Bruxelles. Le nombre de déplacements en train dans Bruxelles est actuellement inférieur à 2% bien que certaines distances soient plus rapidement parcourues en train.

Comment le gouvernement bruxellois a-t-il été récemment impliqué dans le RER ou dans le plan S ? La SNCB a-t-elle discuté avec le gouvernement bruxellois de l'horaire qui entrera en service mi-décembre ? Le gouvernement bruxellois a-t-il abordé les nouveaux plans de la SNCB avec le gouvernement fédéral ? Comment le gouvernement bruxellois exerce-t-il des pressions pour disposer au plus vite d'un réseau RER ou S complet ?

Concreet kondigt de NMBS voor december 2015 de ingebruikname aan van de nieuwe spoortunnel Schuman-Josaphat en de nieuwe halte Mouterij in Elsene, evenals de heropening van de halte Pannenhuis aan Tour & Taxis.

Visuele herkenbaarheid is een goede zaak, net zoals de opening van nieuwe stations en de heropening van oude stations. Toch blijven de verbetering van het aanbod en de uitbreiding van de capaciteit te beperkt. Eigenlijk komt het erop neer dat de NMBS haar huidige aanbod in een nieuw jasje hult.

Er is bijvoorbeeld nog steeds geen sprake van een regelmatige frequentie op het voorstadsnet, waar we al zo lang op wachten. Wie ervan uitging dat er om het kwartier een trein op het voorstadsnet zou rijden en dat de S-lijn een soort supermetrolijn zou worden, komt van een koude kermis thuis. Bovendien blijft de bediening van heel wat Brusselse stations ondermaats. Er is weinig aandacht voor de verbindingen binnen Brussel en het aanbod buiten de spits. In het weekend en laat op de avond is het huilen met de pet op.

Het GEN-verhaal is een heel langdradig verhaal, waarin de zaken vertraging oplopen en worden uitgesteld.

Het is een mooie illustratie van de zegswijze 'oude wijn in nieuwe zakken'. Die vaststelling helpt ons echter niet vooruit. Natuurlijk is de opening van twee nieuwe haltes een stap in de goede richting, maar in de tussentijd blijven heel wat haltes onderbenut. Zolang er geen sprake is van een frequentie van een trein om het kwartier, kun je eigenlijk niet spreken van een GEN die naam waardig en zal het GEN ook niet het verwachte resultaat opleveren bij het ontwarren van de mobiliteitsknoop, ook niet als er een nieuwe naam op geplakt wordt.

Slechts als de reizigers weten dat er op geregelde tijdstippen steevast een trein rijdt, zullen ze die ook gebruiken voor verplaatsingen binnen Brussel. Zolang ze elke keer moeten opzoeken of en wanneer er een trein rijdt en zolang die treinen bovendien slecht gespreid zijn in de tijd, worden ze er zeker niet toe aangezet om die treinen te gebruiken voor verplaatsingen binnen de gewestgrenzen. Het aantal treinverplaatsingen binnen Brussel is momenteel lager dan 2%, hoewel

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *La SNCB a annoncé pour décembre l'ouverture de deux nouvelles haltes sur son réseau : Gerموir à Ixelles et Tour & Taxis, et la mise en service du tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat qui assurera une meilleure liaison entre le quartier européen et l'aéroport.*

Concernant les deux arrêts, elle n'a pas encore pu procéder à une évaluation du nombre d'utilisateurs et pour ce qui est du nouveau réseau, qui s'inscrira en complément du futur RER, avec des trains toutes les trente minutes aux heures de pointe, elle a adopté un nouveau logo, un double S bleu sur fond jaune.

Nous avons toujours préconisé le développement d'un système multimodal à Bruxelles qui serait géré par les différents opérateurs.

Comment les nouvelles haltes s'intègrent-elles dans le réseau actuel ? Y a-t-il eu une concertation entre la SNCB et la STIB en ce sens ? La STIB a-t-elle évalué la demande potentielle à ces arrêts en vue d'adapter son offre ? Comment le réseau S couvrira-t-il les besoins au sein de la Région ?

La STIB compte-t-elle utiliser le logo de la SNCB dans sa communication aux voyageurs ? Envisage-t-elle d'adapter son offre à celle de la SNCB ? Y aura-t-il une harmonisation tarifaire entre les deux opérateurs ?

een aantal afstanden het snelst met de trein kunnen worden afgelegd.

Hoe werd de Brusselse regering recent betrokken bij het GEN of bij het S-plan? Heeft de NMBS de dienstregeling die midden december in gebruik wordt genomen, met de Brusselse regering besproken? Heeft de Brusselse regering de nieuwe plannen van de NMBS bij de federale regering aangekaart? Hoe oefent de Brusselse regering druk uit om zo spoedig mogelijk over een volwaardig GEN of S-net te kunnen beschikken?

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Vorige week kondigde de NMBS aan dat er tegen december 2015 twee extra stopplaatsen in Brussel zouden worden geopend: het station Pannenhuis wordt heropend en krijgt de naam Tour & Taxis en in Elsene opent het nieuwe station Mouterij. Tegen de openingsdatum zal ook de spoortunnel Schuman-Josaphat helemaal klaar zijn, zodat er een betere verbinding mogelijk wordt tussen de Europese wijk en de luchthaven. Eveneens in december zal de NMBS een nieuwe dienstregeling invoeren. De NMBS maakte helaas nog geen cijfers bekend over het verwachte aantal gebruikers van beide nieuwe stations.

Om het voorstadsnet in en rond Brussel beter zichtbaar en herkenbaar te maken lanceerde de NMBS een nieuw logo: een blauwe S op een geeloranje achtergrond. Het S-net bestaat uit twaalf lijnen, telkens aangeduid met de letter S en een nummer. De frequentie van de diverse lijnen varieert. Sommige lijnen rijden om het halfuur, andere uitsluitend in de spits.

Het S-net komt niet in de plaats van het GEN, maar wordt gezien als een onderdeel ervan. Het GEN kan immers ook slaan op verbindingen van de andere vervoermaatschappijen. Ons ideaal blijft nog altijd een multimodaal aanbod, waarbij veranderingen bij de ene operator een impact hebben op de andere.

Hoe zal het Brussels openbaar vervoer aansluiten op de nieuwe treinhalthes Tour & Taxis en Mouterij? Hebben de MIVB en de NMBS daarover overlegd?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La communication, le graphisme et le marketing sont là pour ceux qui savent s'en servir et vous n'êtes pas le seul, la SNCB semble aussi savoir y faire en la matière.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est moi qui leur en ai donné l'idée.

(Remarques de Mme Van Achter)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne m'en vanterais pas, attendez la suite !

Nous avons eu droit à une présentation en fanfare par la ministre fédérale du nouveau plan de la SNCB annonçant la mise en œuvre du RER, rebaptisé réseau S.

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Galant n'était pas présente à la conférence de presse.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- L'annonce était bel et bien là. La SNCB est donc très habile en matière de communication.

Mais au-delà des beaux documents Powerpoint et des effets d'annonce, il suffit de gratter un peu le vernis. La SNCB a eu le bon goût de nous annoncer ce plan via le simulateur d'horaires dès le 15 septembre. Nous avons donc pu immédiatement comparer l'offre actuelle à l'offre future. Et c'est là

Heeft de MIVB zicht op het aantal reizigers dat de nieuwe haltes zal gebruiken, zodat het haar aanbod daarop kan afstemmen?

Hoe zullen de S-lijnen bijdragen aan de intragewestelijke mobiliteitsnoden? Vandaag vinden er binnen Brussel nog altijd te weinig verplaatsingen met de trein plaats, hoewel er een ruim aanbod is.

Zal het S-logo ook door de MIVB gebruikt worden in haar communicatie ten aanzien van de reizigers? Zal de MIVB betrokken worden bij de nieuwe dienstregeling van de NMBS? Hoe staat het met de tariefintegratie tussen de MIVB en de NMBS?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Niet enkel u bent goed in communicatie, grafische vormgeving en marketing. Ook de NMBS kent er wat van.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb hen het idee aangereikt.*

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik zou er niet trots op zijn.*

De federale minister heeft het nieuwe NMBS-plan voorgesteld en de start van het GEN aangekondigd, dat is omgedoopt tot het S-net.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mevrouw Galant was niet aanwezig op de persconferentie.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Niettemin werd deze aankondiging gedaan. Ze ging gepaard met een mooie presentatie en een simulatie van de dienstregelingen vanaf 15 september. We hebben het huidige aanbod dus meteen kunnen vergelijken met het toekomstige. En toen was de ballon doorprikt.*

Het netwerk is namelijk helemaal nog niet

que le ballon de baudruche s'est dégonflé.

Car non seulement ce réseau n'est pas installé, mais, de surcroît, on est en train de mettre en place toute une signalétique qui fait croire aux gens qu'ils vont pouvoir se rendre dans des stations qui affichent le S et embarquer dans un train. Mais ce ne sera pas le cas. Le risque est donc grand que des gens très enthousiastes veuillent une fois ou deux emprunter le fameux RER, rebaptisé S, pour s'apercevoir qu'il n'y a pas de train.

M. le ministre, je m'inquiète, car que contient le plan annoncé ? L'entrée en service de deux haltes. Il ne manquerait plus que ça ! En plus cela évitera à la SNCB de devoir rénover la station Gerموir comme elle devra le faire bientôt avec la station Arcades qui n'a encore vu s'arrêter aucun train.

On nous annonce aussi l'ouverture du tunnel Josaphat-Schuman qui permettra de désengorger la jonction Nord-Midi. Il y a donc en effet de nouvelles liaisons.

En revanche, on n'est pas du tout dans le schéma réclamé par la Région bruxelloise, qui correspondait à celui que l'on était en droit d'attendre vu les infrastructures de la SNCB et d'Infrabel, à savoir la desserte de nombreuses gares. Il n'y a donc aucune amélioration du maillage.

Autre défaut majeur : là où il n'y a pas de train le week-end, aujourd'hui, il n'y en aura pas davantage demain.

C'est gênant, si l'on veut que tous les Bruxellois aient accès à ce réseau. En réalité, une série de liaisons présentées comme nouvelles existent déjà. Pire encore, certaines disparaissent, comme celle du nord-ouest au sud-est de la Région bruxelloise. En lieu et place, des ruptures de charge sont créées. On ne peut parler d'amélioration.

Quelques trains sont ajoutés aux heures de pointe, uniquement. Nous ne sommes donc pas dans le cadre d'un service public qui s'adresserait à tous les citoyens et pour tous les usages. Le train ne sert pas qu'à se rendre au travail, c'est un outil de déplacement. Les rails ne disparaissent pas le week-end et en soirée !

J'ai assisté à la présentation organisée par la SNCB.

operationeel terwijl er al wel borden en signalering wordt geplaatst die de mensen doet geloven dat ze de trein kunnen nemen op plaatsen waar dat niet het geval is.

Voor de rest gebeurt er niet meer dan dat er twee haltes in gebruik worden genomen. Dat zou er nog aan ontbreken! Daarenboven moet de NMBS de halte Mouterij dan ook niet renoveren, wat ze wel moet doen voor de nagelnieuwe halte Arcaden, waar echter nog geen enkele trein is gestopt.

Ook de opening van de tunnel Josaphat-Schuman werd aangekondigd, wat de Noord-zuidverbinding zal ontlasten. Er zijn inderdaad nieuwe verbindingen. Het schema dat het Brussels Gewest heeft gevraagd, werd echter niet gevolgd. Het netwerk is er dus niet op verbeterd. Veel haltes worden niet bediend. Een ander nadeel is dat er al weinig treinen rijden tijdens het weekend en dat de situatie er niet op zal verbeteren.

Sommige verbindingen die als nieuw staan aangeduid, bestaan al. Erger nog: sommige verbindingen verdwijnen gewoon. We kunnen dan moeilijk spreken van een verbetering.

In de spits komen er inderdaad enkele treinen bij. Maar de trein wordt niet enkel gebruikt door mensen die naar hun werk gaan. De trein is een vervoermiddel. Het is niet alsof de treinrails tijdens het weekend en 's avonds verdwijnen!

Er werd aangekondigd dat er 50% kans bestaat dat het station Arcaden volgend jaar open gaat - maar eerder had de NMBS ijzersterke garanties gegeven voor die opening. Dit is geen vooruitgang, maar achteruitgang.

Hoe is het overleg verlopen tussen het Brussels Gewest en de federale overheid? En tussen hun respectievelijke vervoersmaatschappijen?

Men blijft herhalen dat de MIVB de NMBS-haltes moet bedienen om een intermodaal netwerk te creëren. Dat is gebakken lucht! Als de MIVB de stations wél bedient die de NMBS 's avonds en tijdens het weekend niet bedient, dan is er een probleem. De NMBS raadt de pendelaars aan om, eens aangekomen in Brussel, over te stappen op de metro. We kunnen moeilijk over een win-situatie spreken.

Une fois de plus, elle nous fait vivre d'espoirs. Elle nous annonce qu'il y a plus de 50% de chance que la gare des Arcades ouvre l'année prochaine. Or elle nous l'avait promis dur comme fer pour 2016. On nous présente des avancées alors que la situation régresse.

Comment s'est déroulée la concertation entre la Région et le pouvoir fédéral, et entre leurs sociétés de transport ?

L'on ne cesse de dire que la STIB doit desservir la SNCB et les points d'arrêt pour créer un réseau intermodal. Ce ne sont que des paroles en l'air. Si le réseau de la STIB est intégralement orienté sur les grands flux, d'une part, et sur les gares où il n'y a pas de train le week-end ni le soir, d'autre part, un problème se pose. Dans sa présentation, la SNCB demande, en fait, aux navetteurs de se rabattre sur la STIB et son métro une fois arrivés à Bruxelles. Nous ne sommes pas dans le gagnant-gagnant, ni dans le donnant-donnant. Peut-être nous sera-t-il annoncé que le métro entre les stations Schuman et Gare Centrale est subitement saturé.

C'est parce que le train qui passait par la jonction Nord-Midi va passer par la gare de Bruxelles-Schuman. Je suis d'accord si ce sont des trains supplémentaires, mais pas si cela ne consiste qu'à refileur la patate chaude à la STIB en n'exploitant pas les infrastructures que la Région accueille bien volontiers et en ne les mettant pas au service de tous. Je rappelle que les Bruxellois payent des impôts à l'État fédéral et qu'ils sont en droit de bénéficier d'un service de la SNCB qui leur soit utile et accessible en termes de praticabilité.

M. le ministre, quelle a été votre action en termes de concertation ? Et que comptez-vous faire maintenant ?

(Remarques de M. Smet)

Allons-nous continuer à vivre dans la fiction au niveau des décisions que nous prenons pour nos réseaux ? Je voudrais que nous puissions travailler sur des certitudes et non plus des promesses.

Je vous rappelle également qu'il y a de vilains bruits qui courent sur le RER vers Ottignies, selon lesquels les travaux s'arrêteront à Groenendaal et que les rails ne seront pas posés jusqu'à Ottignies.

Misschien kondigen ze binnenkort aan dat de metro tussen de haltes Schuman en Centraal Station overvol zit.

Dat zal dan zijn omdat treinen die nu over de Noord-Zuidverbinding rijden, vanaf een zeker moment Brussel-Schuman als eindhalte zullen hebben. Het is prima dat er extra treinen worden ingelegd, maar niet als de hete aardappel daarna wordt doorgeschoven naar de MIVB. De Brusselaars betalen belastingen aan de federale overheid, dan mogen ze ook van de diensten van de NMBS gebruikmaken als hen dat praktisch beter uitkomt.

Welke was uw reactie tijdens het overleg? En wat bent u nu van plan?

(Opmerkingen van de heer Smet)

Gaan we fictieve beslissingen blijven maken wat onze netten betreft? Ik hou meer van zekerheden dan van beloftes.

Ik heb negatieve geruchten gehoord, als zou het GEN slechts tot in Groenendaal worden aangelegd, in de plaats van tot in Ottignies. Dit alles brengt de bereikbaarheid van het Brussels Gewest in gevaar. Wij moeten weten of wij op de NMBS kunnen rekenen.

Tout cela commence à mettre vraiment en danger la desserte de cette Région. Il faut savoir si nous pouvons compter avec la SNCB et ce que font ces rails sur notre territoire. Je ne vous ferai pas l'affront de vous rappeler l'excellente proposition des écologistes, à savoir la mise en service d'un réseau express bruxellois, qui permettrait au moins d'exploiter des infrastructures qui sont sous-exploitées, ce qui est inadmissible à notre époque.

Discussion conjointe

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Cette discussion, pendant laquelle l'on observe ce que fait le niveau fédéral en demandant à M. Smet de donner son avis, est plutôt amusante. Nous avons en effet mis en lumière ce week-end le fait que plus de 2 milliards d'euros manqueront à la Région bruxelloise pour mener à bien ses travaux d'infrastructure. C'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous verrons comment vous respecterez vos propres délais. Cela fera l'objet d'une interpellation, qui est d'ores et déjà déposée.

J'affirme, avec force et en contrepoint de ce qui a été dit, que la ministre Jacqueline Galant est la première, en matière de mobilité, à avoir véritablement lancé une offre suburbaine à Bruxelles.

(Remarques)

Vous pouvez ricaner, M. Smet !

(Remarques de M. Chahid)

J'interpelle le ministre avant qu'il ne se soit exprimé, parce que je ne pourrai pas le faire après. Je ne pourrai plus intervenir parce que je n'ai pas d'interpellation à l'ordre du jour. Vous connaissez le règlement comme moi !

Le gouvernement bruxellois avait, par la voix de son ministre-président, rendu hommage en mars 2015 à l'action positive du cabinet de la ministre à ce sujet.

En décembre 2015, l'offre suburbaine de Bruxelles

Samengevoegde bespreking

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *We hebben het voorbije weekend inderdaad duidelijk gemaakt dat het Brussels Gewest meer dan 2 miljard te kort komt om de infrastructuurwerken af te ronden. We vragen ons dus af hoe u uw eigen deadlines zult naleven.*

Ik herhaal wat eerder gezegd is, namelijk dat minister Galant de eerste is die een echt voorstadsaanbod voor Brussel op de rails heeft gezet.

(Opmerkingen)

U kunt honen zo veel u wilt, mijnheer Smet!

(Opmerkingen van de heer Chahid)

Bij monde van de minister-president zwaaide de Brusselse regering de positieve actie van het kabinet van de minister in maart 2015 nog lof toe.

Door de afwerking van de tunnel Schuman-Josaphat zal het voorstadsaanbod in december worden uitgebreid tot 62% van wat uiteindelijk is gepland. Dan worden de stations Mouterij en Tour & Taxis in gebruik genomen. De gebruikers van het noordelijke traject van lijn 26 kunnen dan sneller naar Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg. De trein zal er ook vaker stoppen.

Het aantal treinen dat door de tunnel Schuman-Josaphat rijdt, zal weliswaar later nog stijgen, maar dat heeft te maken met allerlei verwickelingen.

correspondra à 62% de l'offre finale projetée grâce à la fin des travaux du tunnel Schuman-Josaphat. À cette occasion, la gare Gerموir, entre Ixelles et Etterbeek, et celle de Tour & Taxis, seront mises en service. Les usagers du nord de la ligne 26 Meiser-Evere-Bordet-Haren disposeront alors d'un accès plus rapide aux gares de Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg. Leur desserte sera aussi enrichie, passant de deux à trois, voire cinq fréquences par heure selon la gare.

Certes, le nombre de trains dans le tunnel Schuman-Josaphat est appelé à s'accroître. Il y a eu des péripéties, des problèmes de recours, des permis non délivrés, des problèmes internes à la Région, etc. Cette situation n'a pas été simple, mais n'est pas imputable au gouvernement fédéral.

Le prochain objectif est de parvenir, au plus tard en décembre 2017, à une hausse de la fréquence des trains pour parvenir à un passage toutes les 15 minutes, ainsi que de l'amplitude, pour atteindre 90% de l'offre RER. Le Plan de transport 2012-2017 de la SNCB devra permettre de créer plusieurs millions de trains-kilomètres d'offre suburbaine autour de Bruxelles, grâce au réseau S.

J'espère avoir ainsi aidé quelque peu le ministre dans sa future réponse.

Mme la présidente. - La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (FDF). - Je ne serai pas le porte-voix d'un ministre, et je ne suivrai pas davantage une logique de conflit politique. Le débat sur le RER est ancien. Il anime notre enceinte depuis la création du parlement bruxellois.

L'accouchement du RER est lent et a souvent été entravé, parfois de manière surprenante. Nous espérons qu'un jour, en tant que mandataires, nous pourrions l'inaugurer.

(Sourires)

Nous ne pouvons qu'inciter le gouvernement à aller de l'avant pour faire progresser pas à pas la mise en œuvre du réseau RER. Sa nouvelle formule suburbaine constitue déjà une avancée.

Il faut aussi constamment garder à l'esprit, en tant

Tegen uiterlijk december 2017 moet de frequentie verhogen tot eens om het kwartier en het net moet tegen die tijd voor 90% gerealiseerd zijn. Het transportplan 2012-2017 van de NMBS zal het voorstadsaanbod met miljoenen treinkilometers uitbreiden.

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

De heer Serge de Patoul (FDF) *(in het Frans).* - *Al sinds de oprichting van deze assemblee praten we over het GEN. Het dossier vordert buitengewoon moeizaam, maar wij hopen het net toch op een dag te kunnen inhuldigen.*

(Vrolijkheid)

Wij kunnen de regering alleen maar aanmoedigen om stap voor stap verder te gaan met de uitvoering van het GEN.

Het is belangrijk dat de infrastructuur ook de Brusselaars ten goede komt. Het voorstadsnet dat wordt voorgesteld, lijkt eerder ontworpen te zijn voor niet-Brusselaars, met hogere frequenties tijdens de spitsuren en lage frequenties in het weekend. Dat verbaast ons. Heeft er geen discussie plaats gehad over roosters die interessant zijn voor

que mandataires bruxellois, que cette infrastructure doit être au service des Bruxellois. Or, ce qui est proposé pour le réseau suburbain semble conçu pour les non-Bruxellois, avec des horaires axés sur les heures de pointe et une faiblesse du réseau durant les week-ends. Nous sommes surpris par cette manière de faire. Une discussion a-t-elle eu lieu pour instaurer des horaires intéressants pour les Bruxellois ?

Différents intervenants ont aussi abordé le débat ancien et récurrent de la spécificité bruxelloise que constitue le nombre impressionnant de gares.

Cela a été dit et répété, cette infrastructure est sous-utilisée. C'est tout à fait regrettable, car elle constitue déjà un réseau en soi. On connaît les problèmes techniques qui se posent et on sait que le réseau est saturé. Mais ce n'est pas neuf, loin de là !

C'est pourquoi, même si on se réjouit de la réouverture de deux gares, on ne peut s'empêcher de se demander quand les différentes gares et les réseaux existants seront pleinement exploités.

Enfin, je me joins aux questions qui vous ont déjà été posées sur la collaboration entre la STIB et la SNCB, voire entre la Région et la SNCB. Nous vous avons déjà interpellé sur ce sujet à de nombreuses reprises, mais l'occasion se présente aujourd'hui de faire le point. Je pense entre autres à la question de l'acquisition du matériel, qui n'est souvent perceptible que longtemps après la prise de la décision.

Il est donc important que vous puissiez faire le point sur ces contacts et échanges entre la Région et la SNCB, qui est parfois un État dans l'État.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). - Nous sommes tous d'accord ici que ce n'est pas avec ce plan que nous allons relever le défi de la mobilité.

Ce système n'incitera pas les navetteurs à abandonner leur voiture. J'aimerais relier ce débat avec les discussions que l'on a eues vendredi. La mobilité est en lien avec l'écologie. Ce n'est pas avec les économies décidées au gouvernement

de Brusselaars?

Zoals andere sprekers voor mij al hebben opgemerkt, telt Brussel een indrukwekkend aantal stations. Die infrastructuur wordt helaas onderbenut, ook al is het spoornet verzadigd.

Het is goed nieuws dat er twee nieuwe stations worden geopend, maar wij blijven ons afvragen wanneer de bestaande infrastructuur volledig zal worden benut.

Ik sluit mij tot slot aan bij de vragen over de samenwerking tussen het gewest en de NMBS, bijvoorbeeld voor de aankoop van het materieel.

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

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans).* - *We zijn het er allemaal over eens dat dit plan pendelaars niet zal overtuigen om de auto te laten staan.*

De besparingen die de federale regering de NMBS oplegt - ik kijk nu naar de MR - zullen de mobiliteit noch het milieu vooruithelpen. De betoging die woensdag in Brussel plaatsvindt, komt op voor het

fédéral concernant la SNCB - je me tourne donc vers le MR - que l'on avancera dans ce sens. Il faut encore trouver deux milliards. La manifestation de mercredi à Bruxelles vise la défense des transports publics. Or la Région a aussi des responsabilités directes et indirectes. Vous faites des économies sur le transport public.

(Remarques de M. Smet)

Vous n'avez pas décidé d'économiser 116 millions, mais vous étiez dans la majorité qui a décidé la coupure de 45 millions. On peut faire de beaux discours et lancer de belles idées. Après le "gnagnagna", on a du "blablabla". Avez-vous un plan concret pour relever le défi de la mobilité et désengorger Bruxelles ? C'est votre compétence.

Le vélo et la marche, c'est bien, mais il faut trouver une autre solution pour les navetteurs. Il faut une alternative au transport. Les augmentations tarifaires ne vont pas aider à cela. On peut lancer moult débats et y aller chacun de sa petite sentence, mais la question est claire, M. le ministre : avez-vous un plan concret entraînant des actes ? Arrêtons de gaspiller des lundis après-midi de débats.

(Remarques de M. Smet)

J'ai été peiné de ne pas vous voir. La ministre de l'Environnement était présente, par contre. Cela montre bien l'importance que le gouvernement bruxellois a donnée à ce débat de vendredi, en n'y envoyant que sa ministre de l'Environnement alors que le sujet était l'environnement, mais touchait aussi à la mobilité, aux finances, à l'emploi...

M. Pascal Smet, ministre.- C'est le Bureau du parlement qui suggère que tel ou tel ministre intervienne.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Nous étions tous surpris de ne voir que Mme Fremault et de ne pas vous voir. Mon intervention comprenait un volet sur les transports, j'espère qu'on vous l'a relayé.

Nous pouvons discuter chaque lundi après-midi, mais nous voudrions avant tout avoir un plan concret. Voilà ma question.

openbaar vervoer. Het gewest is daar ook zowel direct als indirect verantwoordelijk voor en u bespaart erop.

(Opmerkingen van de heer Smet)

U hebt niet beslist om 116 miljoen te besparen, maar u zat in de meerderheid die voor 45 miljoen gesnoeid heeft. Niets is makkelijker dan mooie ideeën opperen, maar weet u ook hoe u de mobiliteitsknoop in Brussel gaat ontwarren? Daar bent u nochtans bevoegd voor.

Het is allemaal goed en wel om fietsen en lopen te stimuleren, maar er moet een andere oplossing voor pendelaars komen. De tariefverhogingen zullen het trouwens nog erger maken. De vraag is dus duidelijk, mijnheer de minister: hebt u een concreet plan?

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik betreur het dat u vorige vrijdag niet aanwezig was in de plenaire vergadering. De minister van Leefmilieu was er wel. Dat toont duidelijk aan welk belang de Brusselse regering hecht aan de bespreking van vorige vrijdag. Het onderwerp was weliswaar het milieu, maar had ook te maken met mobiliteit, financiën, werkgelegenheid...

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het Bureau suggereert welke minister wordt afgevaardigd.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans).*- *Het verraste ons om mevrouw Fremault in uw plaats te zien. Ik hoop dat men u heeft verteld dat ik het er onder andere over vervoer heb gehad.*

We kunnen hetzelfde debat elke maandagmiddag herhalen, maar we willen vooral een concreet plan.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Quand la SNCB a lancé son plan S, nous étions quelques-uns à avoir posé des questions d'actualité en séance plénière. J'avais souligné pour ma part l'extrême effort de communication de la SNCB, qui nous revendait quelque chose qui existait déjà !

Le réseau S gagnera sans doute en lisibilité, mais sur le fond, comme le dit Mme Delforge, ce plan n'apporte rien d'extraordinaire. On peut même s'inquiéter de la pérennité de la SNCB et de sa capacité à honorer l'ensemble des engagements pris politiquement depuis toutes ces années et l'annonce d'un RER.

Je me souviens qu'en réponse à l'une des questions posées à ce sujet, le ministre Smet avait fort judicieusement attiré notre attention sur tout l'intérêt du S, évoquant le S-Bahn en Allemagne.

(Remarques de Mme Delforge)

Toutefois, d'après ce qu'on en lit et comprend, ce ne sera pas la même chose : le S-Bahn est clairement un réseau ferroviaire urbain, avec des arrêts rapprochés et des horaires terriblement cadencés de jour comme en soirée, la semaine comme le week-end. Ici, ce ne sera le cas qu'entre 7h et 9h. du matin, puis entre 15h30 et 17h30. Moi qui emprunte parfois le train pour rejoindre à Jette à l'issue d'une commission, je peux vous dire que très peu de monde descend à Jette ou Berchem, bien que ces trains soient bondés quand on les prend à la gare de Bruxelles-Central.

Les trains de navetteurs restent le cœur de métier de la SNCB en Région bruxelloise. Si l'on veut retrouver l'esprit et la lettre du S de S-Bahn, il faut réimaginer la desserte intrabrugeoise, à savoir le fameux RER.

La place Cardinal Mercier, à Jette, a été rénovée avec l'aide du fonds Beliris. La gare de Jette s'y trouve.

(Remarques de M. Smet)

Nous étions présents à l'inauguration, tout comme le ministre. Cette place est achevée depuis trois ans. La SNCB, qui a commencé la rénovation de sa

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

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Toen de NMBS met haar S-plan op de proppen kwam, verwees ik in een dringende vraag naar de doorgedreven NMBS-communicatie die ons een reeds bestaand project aanpraatte. Het S-net zal zeker overzichtelijker zijn, maar eigenlijk brengt het plan niets bijzonders. Ik herinner me dat de heer Smet als antwoord op een van de vragen het belang van het S-net uitgebreid schetste. Hij verwees daarbij naar de S-Bahn in Duitsland.*

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Volgens wat we ervan begrijpen, zal het nochtans iets anders worden. De S-Bahn is duidelijk een stadsspoornet, met veel haltes en zowel overdag als 's avonds een hoge frequentie. In Brussel is er alleen sprake van een hoge frequentie tussen 7 en 9 uur 's morgens en 15.30 en 17.30 uur 's middags. Na een commissievergadering neem ik soms de trein naar Jette en ik kan u verzekeren dat er weinig mensen afstappen in Jette of Berchem, hoewel de trein overvol zit als je hem in Brussel-Centraal neemt.

Pendelaarstreinen blijven de corebusiness van de NMBS in het Brussels Gewest. Als we het net willen organiseren naar het voorbeeld van de S-Bahn, moeten we opnieuw bekijken hoe we het GEN op het Brusselse grondgebied aanpakken.

Het Kardinaal Mercierplein aan het station van Jette is gerenoveerd met steun van het Belirisfonds.

(Opmerkingen van de heer Smet)

De minister en ik waren aanwezig bij de inhuldiging. Het plein is al drie jaar klaar. De NMBS begon vijf jaar geleden aan de renovatie van het station, maar is nog altijd niet klaar. Het ene jaar wordt de gevel hersteld, het andere het dak, dan komen er nieuwe liften die al twee jaar in gebruik hadden moeten zijn.

We krijgen de indruk dat de logge NMBS-machine er niet in slaagt werven en onderhoud te organiseren. Station Jette heeft geen toezichter meer, terwijl er toch vrij veel treinen stoppen. Het station hangt al vol graffiti en er hangen geen camera's. Daaruit blijkt hoe de NMBS zijn

gare il y a cinq ans, n'a toujours pas achevé les travaux. Une année, on refait une façade, une autre le toit, ensuite arrivent de nouveaux ascenseurs, qui ne fonctionnent pas encore, mais qui devaient être là depuis deux ans !

Cela donne le sentiment que la SNCB est une grosse machine qui n'arrive à gérer ni ses chantiers, ni sa maintenance. Il n'y a plus de gardien dans cette gare, alors qu'elle est plutôt bien desservie. C'est l'une des gares les plus importantes, en dehors de celles de la jonction Nord-Midi, de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle est taguée de partout et n'est pas entretenue. Cela sent mauvais dans les couloirs et il n'y a pas de vidéosurveillance. Tout cela témoigne d'un abandon des utilisateurs et des infrastructures de la SNCB en Région bruxelloise.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Quel est le problème de la mobilité à Bruxelles ? En été, quand les écoles sont fermées, Bruxelles connaît peu de problème de mobilité. Beaucoup de déplacements intrabruellois sont effectués le matin par des parents allant déposer leur(s) enfant(s) à l'école. De plus, il y a nettement moins de navetteurs qui se rendent en ville en été.

(Remarques de Mme Delforge)

En dehors de cette période, 250.000 voitures entrent quotidiennement dans la capitale. Les automobilistes sont souvent seuls dans leur véhicule et c'est cela qui crée les embouteillages. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), qui n'est pas très gauchisante, et IBM, dont une équipe pluridisciplinaire est venue passer deux semaines à Bruxelles, affirment comme d'autres que le premier problème de mobilité à Bruxelles provient des voitures de société. Elles sont financées à concurrence de 4,1 milliards d'euros par an, alors que la dotation de la SNCB est d'un milliard d'euros, et encore, avec des économies de 20% ! Tant que l'on ne touchera pas à ce problème, la question de la mobilité se posera.

Le deuxième problème, c'est le RER. Il est devenu le réseau éternellement retardé. Tout le monde sait que la responsabilité en incombe à tous les partis.

reizigers in de steek laat en zijn infrastructuur in het Brussels Gewest laat verloederen.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In de zomer, wanneer de scholen gesloten zijn, kent Brussel maar weinig mobiliteitsproblemen. Heel wat ouders brengen hun kinderen met de wagen naar school. In de zomer zijn er ook minder pendelaars.*

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Buiten de zomerperiode wordt Brussel daarentegen elke dag overspoeld door 250.000 auto's. Meestal zitten de autobestuurders alleen in de wagen, wat de oorzaak van het fileleed is. Volgens de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en IBM is het mobiliteitsprobleem in Brussel te wijten aan de bedrijfswagens. Die worden voor 4,1 miljard euro per jaar gefinancierd, terwijl de dotatie van de NMBS 1 miljard euro bedraagt.

Een tweede probleem is dat het gewestelijk expresnet (GEN), dat het voorstadsnet of S-net is geworden, voortdurend wordt uitgesteld. Alle partijen zijn daar verantwoordelijk voor, aangezien ze, met uitzondering van uw partij, op een gegeven ogenblik deel hebben uitgemaakt van de federale meerderheid.

Daarnaast moeten we onze fiscaliteit herzien. Alle federale fiscale maatregelen zijn in het voordeel van wie op het platteland woont: terugbetaling van

Ils ont tous siégé à un moment ou un autre dans la majorité fédérale, excepté le vôtre. Il faut dès lors développer le RER, devenu S-Bahn – "Stadtschnellbahn". Dans les deux cas, cela relève des compétences du gouvernement fédéral.

Ensuite, il faut revoir notre fiscalité. Toute la fiscalité fédérale favorise ceux qui vivent à la campagne. On rembourse le trajet du domicile au lieu de travail, le revenu cadastral est plus élevé en ville, etc. Il faut sans doute être créatif pour trouver des solutions. Voilà déjà trois compétences qui dépendent de l'échelon fédéral.

Enfin, tous les jours, 250.000 voitures entrent dans la capitale. Voilà le nœud du problème ! Si une bonne partie de ces automobilistes pratiquaient le covoiturage, bon nombre de nos problèmes seraient résolus.

Évidemment, les Bruxellois empruntent aussi la voiture pour leurs déplacements à l'intérieur de la capitale. Un Bruxellois sur deux prend sa voiture pour parcourir moins de 5 km. C'est également problématique et c'est la raison pour laquelle nous devons créer des pistes cyclables, élargir le réseau de transports en commun et favoriser la marche.

(poursuivant en néerlandais)

Je suis surpris que l'annonce de la SNCB en ait étonné certains. Nous avons déjà souligné il y a longtemps qu'il n'y aurait que de petites adaptations en 2015. Il a rapidement été évident que la SNCB ne ferait pas grand-chose en dehors de l'ouverture du tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat et de deux gares.

Nous devons rester réalistes : les délais étaient trop courts pour qu'il y ait de nouveaux trains. Misons plutôt sur 2017. Maintenant que Mme Galant s'est engagée à impliquer plus intensément les Régions dans l'élaboration des contrats de gestion, nous allons lui exprimer la position bruxelloise. Et il faut que d'ici 2017, au moins quatre trains par heure circulent sur la plupart des lignes S.

(poursuivant en français)

Le RER était le réseau éternellement retardé. Nous devons faire attention que le S du S-Bahn ne devienne pas le symbole de "sans train". Le vrai

het woon-werkverkeer, hogere kadastrale inkomens in de stad, enzovoort.

Het gaat om drie bevoegdheden die van het federale niveau afhangen.

Als een fractie van de 250.000 automobilisten die dagelijks Brussel binnenrijden aan autodelen deed, zou het mobiliteitsprobleem al grotendeels opgelost zijn.

Daarnaast neemt de helft van de Brusselaars de wagen voor trajecten van minder dan 5 km binnen de stad. Ook daar moeten we verandering in brengen door meer fietspaden aan te leggen, het openbaar vervoer te verbeteren en verplaatsingen te voet aan te moedigen.

(verder in het Nederlands)

Dat sommige personen verwonderd zijn over de aankondiging van de NMBS, verbaast mij. Ik meen mij te herinneren dat we lang geleden in gelijkaardige debatten, in plenaire vergaderingen en commissievergaderingen, onderstreept hebben dat er in 2015 slechts kleinere aanpassingen zouden worden aangebracht. Onze verwachtingen waren dus nooit hooggespannen. Het was al heel vroeg duidelijk dat de NMBS niet veel zou doen, buiten het openen van de spoortunnel Schuman-Josaphat en twee treinstations.

Precies naar aanleiding van de belofte van de NMBS dat 2017 een magisch jaar zou worden, hebben wij destijds aangekondigd dat we niet zouden mikken op 2015, omdat de periode te kort was voor het inleggen van nieuwe treinen, maar wel op 2017. Het heeft geen zin onhaalbare eisen stellen. We moeten realistisch blijven. Nu mevrouw Galant zich ertoe verbonden heeft om de gewesten intenser te betrekken bij de uitwerking van de beheersovereenkomst, zullen wij haar aan haar woord houden en de Brusselse standpunten op tafel leggen. Zo moeten er tegen 2017 op de meeste S-lijnen minstens vier treinen per uur rijden.

(verder in het Frans)

Wij moeten realistisch zijn. Het is niet mogelijk om een dergelijk net in een jaar tijd te ontwikkelen. De situatie zou evenwel positief moeten evolueren vanaf 2017. We rekenen erop dat mevrouw Galant haar woord gestand doet.

enjeu se situe en 2017 en collaboration avec l'État fédéral. Nous avons opté pour un dialogue constructif. Je trouve cela regrettable, mais il faut être réaliste, en un an, il n'est pas possible de développer ce réseau. Il faut croire en la parole de Mme Galant.

(poursuivant en néerlandais)

Bruxelles était demandeur d'un réseau tel que le S. Il faut promouvoir la complémentarité de ce réseau avec celui du métro. C'est pour cette raison que, comme à Berlin, les deux réseaux étaient présentés sur une même carte lors de la présentation faite par la SNCB.

En termes d'harmonisation, il y a encore du pain sur la planche avec le réseau S. La SNCB aurait d'ailleurs mieux fait de le présenter avec le gouvernement bruxellois.

Par le passé, notre rôle se limitait à prendre acte des plans de la SNCB et à éventuellement les contester dans la presse. Maintenant que la concertation entre la SNCB et le gouvernement bruxellois est possible, nous pouvons faire des suggestions. Certaines d'entre elles trouvent un écho. Une réunion lors de laquelle il sera question de l'échéance de 2017 se tiendra bientôt.

Les gares de Tour & Taxis et Gerموir doivent d'abord répondre à des besoins locaux pour les usagers qui circulent à pied ou en vélo. Par contre, Schuman est un carrefour important dans le réseau ferroviaire.

J'apprécie le logo S, même s'il faut encore améliorer la visibilité des gares. Le marketing relatif à l'intégration du réseau dans l'offre de la STIB doit encore être développé. La SNCB partage cet avis. Elle a constitué une équipe en interne, chargée du RER et du réseau S.

Nous veillerons à améliorer encore la collaboration avec la SNCB dans la perspective de l'achèvement du réseau suburbain en 2017.

Ce réseau doit bénéficier tant aux navetteurs qu'aux Bruxellois. D'après une étude, 250.000 navetteurs se rendent en voiture à Bruxelles depuis la zone métropolitaine. Les trains et les métros permettent de transporter un grand nombre de voyageurs, et comme à Berlin il faut miser sur ces

(verder in het Nederlands)

Voor het concept van een S-net was Brussel vragende partij. Er moet promotie worden gevoerd voor een S-net dat complementair is aan het metronet. Dat verklaart trouwens waarom beide netten bij de recente NMBS-presentatie op een enkele kaart waren weergegeven. In steden als Berlijn is dat al langer het geval.

Wat het S-net betreft is er wel nog altijd werk aan de winkel. Zo moet er op het vlak van de afstemming nog heel wat gebeuren. De NMBS had het S-net ook beter samen met de Brusselse regering voorgesteld.

Ik stel vast dat er vandaag gelukkig wel overleg tussen de NMBS en de Brusselse regering mogelijk is. Dat is in het verleden ooit anders geweest. Toen beperkte onze rol zich tot het vaststellen van de plannen van de NMBS en eventueel protest uiten in de pers. Nu kunnen we suggesties doen en sommige daarvan vallen bij de NMBS niet in dovemansoren. Er is binnenkort een vergadering gepland, waar de deadline van 2017 zal worden besproken.

De stations Tour & Taxis en Mouterij moeten op de eerste plaats lokale behoeften invullen, voor gebruikers die te voet of met de fiets reizen. Het belang van Schuman ligt vanzelfsprekend elders. Het is een belangrijk knooppunt in het spoornetwerk.

Ik ben blij met het S-logo, al moet er nog werk worden gemaakt van een optimale zichtbaarheid van de stations. Ook de marketing met betrekking tot de integratie in het MIVB-aanbod moet nog uitgewerkt worden. De NMBS gaat daarmee alleszins akkoord. Ze heeft nu een intern GEN-team samengesteld, dat zich helemaal richt op de GEN- en S-constructies.

Uiteraard kan de samenwerking nog beter. We zullen daar echt werk van maken in het licht van de voltooiing van het voorstadsnet in 2017.

Het voorstadsnet moet zowel de pendelaar als de Brusselaar ten goede komen. Uit onderzoek is gebleken dat 250.000 pendelaars uit het metropolitane gebied naar Brussel komen met de auto. In navolging van het Berlijnse voorbeeld, waar de S-banen ook het metropolitane gebied

moyens de transport. Il est évident que dans le développement d'un réseau desservant la zone métropolitaine, il faut tenir compte de l'usage que les Bruxellois peuvent en faire pour se déplacer dans la Région.

L'offre doit donc être suffisante. Idéalement, il faudrait un train toutes les dix minutes.

(poursuivant en français)

Les Bruxellois et non-Bruxellois doivent penser d'une façon intermodale. Nous sommes presque tous encore atteints de cette maladie qui consiste à vouloir être transporté d'un point à un autre. Mais à l'avenir, ce sera presque impossible, sauf à avoir de la chance. À défaut, deux ou trois modes seront nécessaires. À Berlin, plein de gens enfourchent leur vélo pour aller à la gare dans la zone métropolitaine, puis le train, puis doivent encore se déplacer... Quand on est touriste, on le perçoit différemment. C'est la même chose à Paris ou à Londres ! Il n'existe pas partout des réseaux si bien développés qu'on puisse se déplacer en une fois d'un point à un autre.

Le déplacement fonctionne donc de manière intermodale, ou multimodale. Je l'avais déjà annoncé pour 2015 ici, en commission. Je n'en suis pas content, mais cela fait partie du réalisme politique. 2017 sera le moment de vérité, où nous verrons si nos prières ont été entendues par le gouvernement fédéral.

(Sourires)

Je reste positif et j'espère que Mme Galant tiendra sa parole !

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).* - *Le ministre semble douter de la faisabilité de ce que la SNCB a présenté la semaine dernière.*

De nombreuses personnes ont exprimé leur déception à la suite de cette présentation, parce que la SNCB a annoncé tout autre chose que le fantastique réseau suburbain tant attendu.

Nous avons été trompés. On nous a fait miroiter des merveilles, alors qu'il n'est même pas question

rond Berlijn bedienen, moeten we mijns inziens inzetten op treinen en metro's die grote aantallen reizigers kunnen vervoeren. Het spreekt voor zich dat bij de ontwikkeling van een netwerk dat ook het metropolitane gebied bedient, er rekening mee moet worden gehouden dat de Brusselaar er gebruik van kan maken voor zijn verplaatsingen binnen het gewest, net zoals in Berlijn.

Het aanbod moet dus voldoende groot zijn. Idealiter zou er om de tien minuten een trein in de stations moeten stoppen.

(verder in het Frans)

Zowel de Brusselaars als de niet-Brusselaars moeten meer multimodaal denken. Wij willen allemaal direct van het ene punt naar het andere worden vervoerd. Dat is evenwel niet realistisch. In Berlijn, Parijs of Londen gebruiken de meeste mensen twee of drie vervoermiddelen: de fiets tot aan het station, de trein en dan nog eens iets anders.

In 2017 zullen we weten of onze gebeden door de federale overheid zijn verhoord.

(Vrolijkheid)

Ik blijf positief en hoop dat mevrouw Galant haar woord zal houden.

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - De minister lijkt duidelijk te twifelen aan de uitvoerbaarheid van wat de NMBS vorige week heeft voorgesteld. Realiteitszin is goed, fatalisme is dat echter niet.

Nogal wat mensen waren teleurgesteld na de presentatie, omdat de NMBS liet uitschijnen dat Brussel nu 'eindelijk' zijn S-net zou krijgen. De heer Doyen merkte terecht op dat het leek alsof de NMBS de eigen auto van de Brusselaars opnieuw

d'augmenter la capacité ou la fréquence des trains. Les liaisons intrabrugeoises n'incitent pas davantage à l'optimisme.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le 'on' en question, ce sont les autorités fédérales.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *C'est exact. Le gouvernement bruxellois doit néanmoins se faire entendre, car l'attitude de la SNCB génère une perte de confiance.*

En outre, elle mine tous les efforts bruxellois en vue de promouvoir l'utilisation des transports en commun.

Le gouvernement bruxellois doit taper du poing sur la table, plutôt que de prier sainte Galant.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Mme Galant n'est pas une sainte.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Mme Galant doit comprendre que cette façon d'agir est inadmissible et que vous devez absolument être associé à de telles initiatives à l'avenir, y compris au niveau de la communication sur certains projets. À vrai dire, la ministre s'aventure sur votre terrain, éveille des attentes auprès de vos électeurs et vous entraîne dans le bain, ce qui vous obligera à admettre plus tard que vous n'avez pas pu réaliser certaines choses.*

Vous devez exprimer clairement que nous refusons d'être confrontés à un deuxième exercice de communication du même style d'ici 2017, mais que nous exigeons une offre ferroviaire renforcée sur le réseau suburbain S. Je crains que nous ne nous entendions dire par après que nous devons nous

aan hen had verkocht. Ik zou zelfs meer zeggen: de NMBS stelde die auto voor als een Tesla, terwijl het maar een Wartburg was. De verwachtingen worden gewekt dat er eindelijk een fantastisch voorstadsnet komt, waarvan iedereen de noodzaak ten volle beseft, maar eigenlijk worden de Brusselaars met een kluitje in het riet gestuurd.

We worden bedrogen, want er is niet eens sprake van meer capaciteit: geen langere treinen, geen frequentere treinen, geen hogere regelmaat en dus geen treinen om de twaalf of vijftien minuten. Zelfs voor het jaar 2017 is er nog niets zeker. Ook inzake betere verbindingen binnen Brussel ben ik niet optimistisch. Men heeft ons bedrogen, men heeft hoge verwachtingen gewekt...

De heer Pascal Smet, minister.- 'Men' is in dit geval de federale overheid.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat klopt, maar dan moet de Brusselse regering toch met de vuist op tafel slaan, want wat de NMBS nu doet, leidt tot een vertrouwensbreuk.

Bovendien ondergraaft ze op die manier alle Brusselse inspanningen om reizigers ertoe aan te zetten het openbaar vervoer te gebruiken. Dat is geen goede zaak.

De Brusselse regering moet bijgevolg met de vuist op tafel slaan en niet bidden tot de heilige Galant.

De heer Pascal Smet, minister.- Mevrouw Galant is geen heilige.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als u tot haar bidt, hoop ik wel dat ze uw wensen zal verhoren.

De Brusselse regering moet haar nu terechtwijzen. Haar handelwijze is niet voor herhaling vatbaar. U moet erop aandringen dat u voortaan bij dergelijke initiatieven betrokken wordt, ook als het gaat om de communicatie over bepaalde projecten. De NMBS heeft nu een mooi plan over een voorstadsnet met metro voorgesteld, maar er bestaat nog helemaal geen afstemming met de metro. Eigenlijk wandelt minister Galant rond op uw terrein, wekt ze verwachtingen bij uw kiespubliek en trekt ze u mee het bad in, terwijl u later zult moeten toegeven dat u een en ander niet hebt kunnen waarmaken. Dat is een zeer kwalijke zaak.

débrouiller seuls, parce que la mise en œuvre du réseau suburbain aura une fois de plus échoué.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais). - *Pour déterminer dans quelle mesure les attentes sont rencontrées, il faut connaître la hauteur des attentes.*

Ceux qui suivent le dossier depuis longtemps ne pourront nier que la présentation est dans la ligne des attentes. Le projet a peut-être été présenté de façon trop ambitieuse. Il va de soi que le réseau suburbain pourrait être mis en service plus vite et être plus large. C'est ce qu'espèrent d'ailleurs tous les Bruxellois.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais). - *La présentation du réseau S ne s'adresse pas uniquement à ceux qui suivent le dossier, mais à toute la population.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais). - *C'est pourquoi j'estime que la présentation est disproportionnée par rapport à la réalité. Il est clair que le public a été berné. Les haltes sont actuellement sous-exploitées. Il faut améliorer la fréquence en faisant circuler au moins quatre trains par heure.*

Quant à l'adaptation de l'offre de la STIB aux haltes Gerموir et Tour & Taxis, vous dites que celles-ci seront utilisées principalement par les piétons et les cyclistes. Il n'existe donc aucune réflexion au sein de la STIB visant à connecter les nouvelles haltes au réseau existant.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Nous*

U moet duidelijk maken dat we tegen 2017 geen tweede rondje van dezelfde communicatieoefening willen, maar echt meer trainen op een S-voorstadnet en dus echte resultaten. Dan zitten we alweer dicht bij de verkiezingen. Ik vrees dat we nadien te horen zullen krijgen dat we ons uiteindelijk zelf moeten weten te redden, omdat de uitvoering van het voorstadnet alweer niet gelukt is.

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

De heer Paul Delva (CD&V). - Of iets al dan niet beantwoordt aan de verwachtingen, hangt eraf van hoe hoog de verwachtingen gespannen zijn.

Wie het dossier al langer volgt, kan niet ontkennen dat het aangekondigde plan in verband met het S-voorstadnet in de lijn van de verwachtingen ligt. Misschien werd het project verkeerd of te ambitieus en te mooi voorgesteld.

Natuurlijk mag het voorstadnet er voor mij veel sneller komen en mag het belangrijker worden. Dat hopen alle Brusselaars.

De heer Bruno De Lille (Groen). - Het probleem is dat de presentatie van het S-voorstadnet niet alleen gericht is tot wie het dossier van nabij volgt, maar tot de hele bevolking.

De heer Paul Delva (CD&V). - Daarom heb ik ook gezegd dat het project grootser is voorgesteld dan wat het uiteindelijk is. Het klopt dat het publiek op het verkeerde been werd gezet.

Vandaag is het aantal stations omgekeerd evenredig met het aantal trainen dat die stations aandoet. Er moeten absoluut meer trainen rijden op het voorstadnet, namelijk vier per uur.

Mijnheer de minister, ik heb u gevraagd naar de plannen van de MIVB in verband met de aansluiting op de nieuwe treinstations Mouterij en Tour & Taxis, maar u hebt daarop geantwoord dat vooral voetgangers en fietsers van die stations gebruik zullen maken. Er is dus niet over nagedacht om de nieuwe stations in te schakelen in het huidige netwerk van bussen en trams.

De heer Pascal Smet, minister. - Daar houden we

en tiendrons compte.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Votre approche est paternaliste. Vous déclarez que les Bruxellois devraient penser davantage en termes d'intermodalité.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Ce n'est pas paternaliste, mais éducatif.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *J'en conviens. Néanmoins, ce changement de regard sur le sujet est plus vite dit que fait.*

On peut aisément se déplacer dans Bruxelles en utilisant deux ou trois modes de transport. Le gouvernement doit inciter les Bruxellois à agir de la sorte.

Une ville moderne doit pouvoir offrir un réseau de transport multimodal et Bruxelles en a la capacité. Tous les éléments du puzzle sont réunis, mais nous ne parvenons pas à les placer. Que fait le ministre pour inciter les Bruxellois à jouer la carte de la multimodalité ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, vous nous avez fait un bel exposé sur les problèmes de la mobilité. Nous sommes tous d'accord avec vous, les voitures de société sont évidemment un problème dans notre pays.

Néanmoins, je souligne que votre parti était au gouvernement fédéral lors de la dernière réforme de la SNCB. L'erreur à ne pas commettre a été commise, à savoir de ne pas réunir en une seule entité la SNCB et Infrabel, qui continuent à se faire la guerre. Et cela a des conséquences à Bruxelles, quand on connaît le prix de location des sillons en milieu urbain. J'aimerais aussi vous entendre à ce sujet, car vous trouviez, avec votre parti, que c'était

rekening mee bij nieuwe ontwikkelingen.

De heer Paul Delva (CD&V).- U hebt ook ietwat paternalistisch gesteld dat de Brusselaars anders moeten gaan denken, namelijk met meer oog voor de intermodaliteit.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat was niet paternalistisch, maar educatief.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik ben het met u eens, maar die nieuwe kijk op de zaak ingang laten vinden, is gemakkelijker gezegd dan gedaan.

Je kunt je in Brussel uitstekend verplaatsen door gebruik te maken van twee of drie verschillende vervoersmodi. Heel wat mensen zullen die stap echter niet zomaar zetten. De Brusselaars zouden zich die mentaliteit, die in heel wat grotere steden al langer gemeengoed is, eigen moeten maken, maar de overheid moet hen daartoe aanzetten. Anders blijft het gewest de kaart van de auto trekken.

Een moderne stad moet een multimodaal vervoernet kunnen waarmaken en Brussel heeft daartoe de mogelijkheden, want ons openbaarvervoernetwerk is uitgebreid en er wordt ook de nodige aandacht aan de fietser en de voetganger besteed. De puzzelstukken liggen er, maar heel wat mensen leggen de puzzel vandaag nog niet. Wat doet de minister om de Brusselaars daartoe aan te zetten?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*.- *De bedrijfswagens vormen inderdaad een probleem in België.*

Tijdens de recentste hervorming van de NMBS zat de sp.a in de regering. Die maakte de fout om de NMBS en Infrabel niet tot één bedrijf te laten samensmelten. De twee blijven elkaar beconcurreren en dat heeft ernstige gevolgen, want er moeten hoge vergoedingen worden betaald om een trein te laten rijden op een traject in Brussel.

U beweert dat het probleem schuilt in het feit dat mensen op het platteland wonen en naar Brussel komen. Het klopt dat de Belgen elk jaar meer

une bonne idée de garder deux entités. Mais c'est manifestement une partie de la source du problème.

Selon vous, le problème vient du fait que les gens vivent à la campagne et se rendent à Bruxelles. En effet, le problème en Belgique, c'est que les gens effectuent plus de kilomètres chaque année. Et ce qui pousse les gens à prendre leur voiture ou à quitter Bruxelles, c'est que le temps de déplacement dans cette Région est inadmissible. Quand cela vous prend autant de temps ou à peu près pour rejoindre votre maison qui se trouve au calme, qui est moins chère et pour laquelle vous payez moins de taxes que de vivre et de circuler dans Bruxelles, qui est bruyante, pleine de voitures et où vous n'osez pas laisser vos enfants seuls en rue.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous parlez de Bruxelles comme Bart De Wever, maintenant ! Vous exagérez.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Pas du tout, M. le ministre. Le problème, à Bruxelles, c'est que, pour une qualité de vie identique, on trouve moins cher ailleurs. Ou une qualité de vie meilleure, pour le même prix. Il n'est pas normal que les gens dans Bruxelles qui habitent loin des liaisons, des gros flux, doivent prendre leur voiture. On ne peut pas nier que cela leur prend parfois deux fois moins de temps d'aller travailler en voiture plutôt qu'en transports publics.

M. Pascal Smet, ministre.- Qu'ils prennent leur voiture ! Si ceux qui ont une alternative ne prennent plus leur voiture, cela résoudra déjà beaucoup de problèmes.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre parti ne s'est jamais opposé aux conditions de flexibilité accrue du travail, qui font que les gens ont de moins en moins des horaires compatibles avec les transports en commun.

M. Pascal Smet, ministre.- Je connais de gens qui habitent au centre-ville et qui prennent leur voiture pour aller acheter du pain. C'est aussi cela le problème !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne vous parle pas de ceux-là ! J'ai déjà fait le test entre ici et chez moi.

kilometers afleggen. Ze nemen steeds vaker de auto of trekken uit Brussel weg omdat de reistijden binnen het hoofdstedelijk gewest onaanvaardbaar lang zijn. Bovendien is wonen op het platteland rustiger, minder duur en je kan er je kinderen alleen buiten laten spelen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nu voert u hetzelfde discours over Brussel als Bart De Wever! U overdrijft.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik overdrijf helemaal niet. Het probleem is dat je voor dezelfde levenskwaliteit buiten Brussel minder geld moet neertellen. Het is niet normaal dat inwoners van bepaalde Brusselse wijken met de auto dubbel zo snel op hun werk zijn als met het openbaar vervoer.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Laat ze met de auto gaan! Als iedereen die een alternatief heeft, dat ook gebruikt, zijn er al heel wat problemen van de baan.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De sp.a heeft zich nooit verzet tegen de flexibelere werkuren, waardoor sommige werknemers het openbaar vervoer zelfs niet meer kunnen gebruiken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ken mensen die in het centrum wonen en met de auto naar de bakker gaan. Dat is ook een deel van het probleem!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Daar heb ik het niet over. Ik heb ook al geprobeerd om met het openbaar vervoer hier te geraken.*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous parlons principalement de la même chose. Il ne faut pas se fâcher.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, vous continuez à raisonner en termes de multimodalité et d'intermodalité pour ne pas parler de service public. En réalité, vous dites que les Bruxellois doivent prendre sur eux pour se déplacer autrement. C'est ça le problème. C'est une façon de dire que le service public ne remplira plus sa mission.

La multimodalité s'adresse à ceux qui ont les moyens d'utiliser un autre type de de transport, en ayant notamment un permis de conduire même si c'est pour une voiture de location. Vous pouvez lever les yeux au ciel, mais c'est ainsi ! Parfois, il est impossible de transporter certaines choses en transport public et encore moins à pied.

Vous savez comme moi que la marche est un des modes de déplacement les plus utilisés dans cette Région, mais elle est impossible pour les longs trajets ou dans certaines circonstances comme pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Vous favorisez donc une mobilité à la carte pour ceux qui peuvent recourir à tous les moyens de transport.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais non !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous parle de service public pour améliorer la qualité de vie dans cette Région. Cela nécessite du maillage. Quand vous dites qu'il faut rabattre tout le monde sur le métro et puis les gens n'ont qu'à faire du covoiturage, vous ratez un gros problème : comment diminuer le temps de parcours dans cette Région ? Un des éléments-clés est l'usage du train.

M. Pascal Smet, ministre.- Qu'est-ce que votre parti a fait ces dix dernières années quand il faisait partie de la majorité régionale ?

(Colloques)

(Remarques de MM. Chahid, Handichi et De Lille)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Au niveau fédéral, Mme Durant a relancé les investissements dans le

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Eigenlijk praten we over hetzelfde, laten we ons daar nu niet over opwinden.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U praat over multimodaliteit en intermodaliteit om niets over de openbare dienstverlening te moeten zeggen. U vindt dat de Brusselaars zelf voor alternatief vervoer moeten zorgen. Eigenlijk houdt dat in dat de openbare diensten niet langer hun opdracht uitvoeren.*

Multimodaliteit is er alleen voor wie een rijbewijs heeft, al was het maar om een huurauto te gebruiken als ze zaken moeten vervoeren die met het openbaar vervoer of te voet niet te verplaatsen zijn.

De meeste verplaatsingen binnen Brussel gebeuren te voet. Wie een langer traject moet afleggen of slecht te been is, kan echter niet te voet gaan. Uw beleid levert alleen een betere mobiliteit op voor wie alle vervoermiddelen kan aanspreken.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De openbare dienstverlening moet de levenskwaliteit in Brussel doen stijgen. Daarvoor hebben we een goed openbaarvervoersnetwerk nodig. Bovendien moeten de reistijden binnen Brussel korter worden en de trein kan daar een grote rol in spelen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wat deed Ecolo de voorbije tien jaar, toen het in de meerderheid zat?*

(Samenspraak)

(Opmerkingen van de heren Chahid, Handichi en De Lille)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Isabelle Durant heeft als federaal minister*

rail ! Elle n'a pas fait éclater la SNCB ! On va arrêter de rire ici, hein !

M. Pascal Smet, ministre.- Je parle de Bruxelles.

(Colloques)

(Remarques de M. De Lille et de M. Smet)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, vous vivez beaucoup dans le passé, mais je vous interroge sur votre action aujourd'hui. Vous me répondez non sur le service public, mais sur la multimodalité.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous êtes contre ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne suis pas contre. En revanche, je ne suis pas d'accord avec l'idée que les gens doivent s'adapter et se débrouiller alors que ce que vous proposez convient parfaitement à ceux à qui c'est accessible.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais pas du tout.

Mme la présidente.- Mme Delforge, je vous demande de terminer votre réplique. Votre temps de parole est largement dépassé.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Alors que le ministre cesse de m'interrompre !

Mme la présidente.- Votre temps de parole était terminé bien avant cela.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

in het spoor geïnvesteerd en ervoor gezorgd dat de NMBS niet uit elkaar spatte!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We hebben het hier over Brussel.*

(Samenspraak)

(Opmerkingen van de heren De Lille en Smet)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U praat over het verleden, maar wat wilt u vandaag ondernemen? U hebt het niet over openbare dienstverlening, maar over multimodaliteit.*

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Nee, maar ik ben het er niet mee eens dat de burger maar zijn plan moet trekken. Wat u voorstelt, is alleen in het voordeel van wie alle vervoersmodi kan gebruiken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is helemaal niet het geval.*

Mevrouw de voorzitter.- *Mevrouw Delforge, ik verzoek u om uw repliek af te ronden. Uw spreektijd is ruimschoots verstreken.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat komt omdat de minister mij voortdurend onderbreekt!*

Mevrouw de voorzitter.- *Uw spreektijd was al eerder gebruikt.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le plan de réorganisation du réseau de bus de la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a quelques mois, je vous interrogeais sur le futur plan de réorganisation du réseau de bus de la STIB, dont j'espère qu'il ne s'articule pas trop en fonction du futur réseau express régional (RER), parce que j'ai l'impression qu'il arrivera bien avant ce dernier. Il serait dommage de faire aboutir ce plan de réorganisation des bus sur pas grand-chose. À l'époque, vous avez refusé non pas de me communiquer les changements précis qui auraient lieu qui n'étaient pas l'objet de ma question, mais simplement les principes directeurs qui présideraient à la réorganisation de ce réseau. Misiez-vous sur des ruptures de charge, du maillage ? Vous ne vouliez pas le révéler.

Aujourd'hui, vous n'avez toujours pas présenté quoi que ce soit, mais entre-temps, les plans sont disponibles via le site du Groupement des usagers de transport public à Bruxelles (Gutib).

(Protestations de M. Smet)

La presse a déjà annoncé les modifications sur toute une série de lignes. Je m'étonne donc que nous ne recevions toujours pas d'informations, alors que, depuis le début de la législature, vous annoncez que vous allez nous présenter ce plan pour en discuter en visant un consensus entre majorité et opposition.

Puisque, désormais, le nombre de lignes touchées par les modifications n'est plus qu'un secret de Polichinelle, mais qu'il nous manque, toutefois, un certain nombre d'informations cruciales pour nous faire une idée de l'ensemble et de la qualité du service, pourriez-vous enfin nous présenter ce Plan bus ? Le parlement a le droit de disposer de l'information pour mener une discussion à ce sujet.

D'autre part, quels sont les principes directeurs de ce plan de réorganisation, la vision régionale de la question ?

Ne pas rentrer dans un dialogue en amont vous donne peu de chances de trouver un consensus en aval.

betreffende "het plan voor de reorganisatie van het MIVB-busnet".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Enkele maanden geleden stelde ik u een aantal vragen over de reorganisatie van MIVB-busnet, waarvan ik hoop dat ze niet te sterk afgestemd wordt op het toekomstige gewestelijke expresnet (GEN), want het zal er vermoedelijk veel eerder zijn. Destijds wou u me de algemene principes van de reorganisatie niet uit de doeken doen.

Vandaag hebt u nog steeds niet meer prijsgegeven, maar de plannen staan wel op de website van de Groupement des usagers de transport public à Bruxelles (Gutib).

(Protest van de heer Smet)

De media berichtten al over de wijzigingen op een groot aantal lijnen. Het verbaast me dan ook dat we nog steeds geen informatie krijgen, terwijl u het plan al sinds het begin van de regeerperiode aankondigt en er graag een consensus tussen meerderheid en oppositie over wilt bereiken.

Kunt u ons nu eindelijk het Busplan voorstellen? Het parlement heeft recht op informatie om over het onderwerp te kunnen debatteren.

Wat zijn de grote lijnen van het reorganisatieplan en de gewestelijke visie?

Als u niet tijdig de dialoog aanvat, neemt de kans dat er later een consensus ontstaat af.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (FDF).- Une des conditions pour mettre en œuvre le Plan bus est l'acquisition du matériel ad hoc. À défaut, vous n'aurez pas la capacité matérielle de mener un tel Plan bus digne de ce nom, ou alors de façon assez réduite. Qu'en est-il de l'acquisition de ce matériel ?

Deuxièmement, pouvez-vous nous faire part du calendrier des étapes à venir - le plan, l'acquisition du matériel, les discussions, les concertations - pour la mise en œuvre de ce Plan bus ?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je n'avais pas connaissance des informations dont Mme Delforge a parlé sur le site du Gutib. En revanche, un article de presse m'a valu, en tant que mandataire local de première ligne, une volée de bois vert car il annonçait la suppression des lignes 13, 14 et 15 qui drainent le haut de ma commune, avec, comme justification, la création de la ligne 9.

J'ai donc téléphoné à la STIB qui m'a fourni une réponse ambiguë : comme le communiqué n'émane pas de notre société, nous ne faisons pas de démenti.

J'ai cru comprendre dans l'article que les bus 90 et 91 ou le redéploiement du 83 - si ma mémoire est bonne - remplaceraient les bus 13, 14 et 15 supprimés.

C'est problématique que la presse donne des informations aussi précises sans fondement. Je sais que vous n'en êtes pas responsable mais je vous invite à aller voir les protestations enflammées que l'article a provoquées sur Facebook. En tant que ministre de la Mobilité, votre responsabilité est de rectifier le tir et de fournir des données correctes aux membres du parlement, dans la seule enceinte où ce type d'informations peut être certifié.

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

Bespreking

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

De heer Serge de Patoul (FDF) (in het Frans).- *Zonder de aankoop van nieuw materieel blijft het Busplan dode letter. Hoe zit het daarmee?*

Over welke periode worden de fases van het Busplan - de aankoop van het materieel, de besprekingen, het overleg - uitgevoerd?

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Volgens de pers zouden lijnen 13, 14 en 15, die het hooggelegen deel van de gemeente Jette, waarvan ik burgemeester ben, aandoen, zouden sneuvelen ten gevolge van de aanleg van tramlijn 9.*

Van de MIVB kreeg ik daarover een dubbelzinnig antwoord: het communiqué kwam niet van hen en daarom werd het niet ontkend. Uit het artikel meen ik te begrijpen dat de buslijnen 90 en 91 of de heropgestarte lijn 83 de afgevoerde buslijnen 13, 14 en 15 zouden vervangen.

Het is een probleem dat de pers met precieze, maar ongefundeerde informatie komt. U kunt daar niets aan doen, maar het artikel heeft een storm van protest veroorzaakt op Facebook. Als minister van Mobiliteit is het uw plicht het parlement volledig en correct informeren.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Où en est le Plan bus ? Affectera-t-il les achats de bus en cours ou à venir ? Selon une étude récente, le plan d'investissement de la STIB pour le métro et le tram ne serait pas tenable sur le plan budgétaire. Aurons-nous dès lors des liaisons de bus supplémentaires moins chères que le tram et le métro ?*

Je suis un grand partisan des métrobus qui se déplacent en site propre et à une cadence élevée et sont bien moins chers. Ils pourraient constituer une alternative aux liaisons de métro avec certaines communes qui se feront attendre pendant quelques décennies encore.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a pas eu de communication digne de ce nom sur le Plan bus. Il n'y a eu qu'un ou deux articles, peut-être, dans un journal, de la part d'un journaliste qui a voulu se rendre intéressant en communiquant une version du plan. Mais le gouvernement ne s'est pas encore décidé quant à l'avant-projet, et je ne communiquerai rien tant que la décision ne sera pas prise.

Par contre, une étroite collaboration a eu lieu avec les communes concernées. Le plan a été bien préparé, et l'avant-projet a fait l'objet de concertations avec mon cabinet et moi-même.

J'espère que, dans les prochaines semaines, le gouvernement pourra approuver le plan et résoudre le problème de l'achat de nouveaux bus. Quand ce point sera clarifié, le Plan bus passera en phase de consultation. Un plan de communication et d'information a été préparé, avec l'implication du parlement, des Bruxellois, des utilisateurs de la STIB.

Nous pourrons ainsi arriver, après vingt ans, à un Plan bus adapté aux nouvelles réalités de la ville.

Tant que le gouvernement n'a pas approuvé l'avant-projet, je ne communiquerai pas à ce sujet. J'espère

De heer Bruno De Lille (Groen).- Hoe staat het met het Busplan? Af en toe zijn er lekken, maar het parlement beschikt nog altijd niet over informatie.

Zijn er gevolgen voor de lopende en de nieuwe aankopen van bussen? Het investeringsplan van de MIVB voor metro en tram zou volgens een recente studie budgettair onhoudbaar zijn. Indien dat het geval is, wordt een aantal projecten dan in de ijskast geborgen en komen er dan bijkomende busverbindingen die goedkoper zijn dan tram en metro?

Ik ben een groot voorstander van metrobussen, die zich snel en met een hoge frequentie in eigen bedding kunnen voortbewegen en veel minder kosten. Ze zouden een alternatief kunnen zijn voor verbindingen met gemeenten die de eerstvolgende decennia niet moeten rekenen op een metro.

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Er is nog geen ernstige communicatie over het Busplan gevoerd. De regering heeft zich nog niet uitgesproken over het voorontwerp van het plan en zo lang dat niet gebeurd is, zal ik er ook niet over communiceren.*

Er is daarentegen wel nauwe samenwerking met de gemeenten. Het plan is goed voorbereid en er is uitgebreid overleg geweest over het voorontwerp.

Ik hoop dat de regering het plan een van de volgende weken kan goedkeuren en dat er een oplossing komt voor de aankoop van nieuwe bussen. Dan kan de consultatiefase over het plan, waarbij het parlement en de MIVB-gebruikers betrokken worden, van start gaan. Na twintig jaar zullen we dan eindelijk een Busplan hebben dat aangepast is aan de moderne stadspraktijk.

que cela arrivera avant la fin de cette année.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que vos nouveaux bus ne rouleront pas au diesel !

J'entends bien que ce n'est pas vous, ni la STIB, qui avez communiqué ces informations à la presse. Cependant, à force de traîner, les fuites sont inéluçables.

Par ailleurs, c'est très bien de se concerter avec les communes, mais, au niveau régional, c'est la vision d'ensemble qui compte. Certaines communes peuvent préférer qu'un bus passe à tel ou tel endroit, mais cela n'organise pas la totalité des parcours des usagers.

Vous continuez à ne pas me transmettre de principes directeurs. Ainsi, j'ignore encore quel est l'objectif de ce réseau. S'il n'y en pas, dites-moi que ce réseau est organisé au petit bonheur la chance, selon des besoins spécifiques des uns et des autres et sans philosophie globale. Je voudrais, à tout le moins, que vous me répondiez quelque chose !

Vous avez affirmé qu'il fallait s'adapter aux "nouvelles réalités". C'est fort bien, mais nous ne savons pas encore très bien de quelle nature elles sont. Bruno De Lille vient de faire remarquer qu'une nouvelle réalité budgétaire pourrait exploser à la figure de la Région, celle de coûts d'ouvrages souterrains pharaoniques. Pourrait-on accepter de changer notre fusil d'épaule en la matière ou foncerons-nous tête baissée sans nous soucier des conséquences ? Nous ignorons aussi si le RER sera un jour opérationnel pour les trajets intrabrugeois et s'il faut donc l'articuler au réseau de bus. Avez-vous tenu compte du fait que nous ignorons encore beaucoup de ces "nouvelles réalités" ?

Il serait utile de connaître, d'une part, la philosophie de réseau visée et, d'autre part, les réalités que nous devons affronter.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik hoop dat het geen nieuwe dieselbussen worden!*

De informatie in de media komt niet van u of van de MIVB, maar als de communicatie uitblijft, worden lekken onvermijdelijk.

Het is goed dat er overleg is met de gemeenten, maar de algemene, gewestelijke visie is belangrijker.

U wilt nog altijd de algemene principes niet verklaren. Het is me dan ook nog altijd niet duidelijk welk doel het net beoogt. Kunt u daar eindelijk klaarheid over scheppen?

U zegt dat het net moest aangepast worden aan de moderne stadspraktijk. Allemaal goed en wel, maar we weten nog niet wat dat precies betekent. De heer De Lille merkte op dat ze het gewest zware begrotingsproblemen zou kunnen opleveren. Kunnen we het plan nog bijsturen of komt het er hoe dan ook, ongeacht de gevolgen? We weten ook nog altijd niet of er trajecten op het Brusselse grondgebied mogelijk zijn met het GEN. Hebt u rekening gehouden met het feit dat de nieuwe realiteit ons nog altijd niet volledig bekend is?

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'évaluation du projet LaMilo et la distribution urbaine à Bruxelles à l'issue du projet pilote".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Une distribution urbaine intelligente de biens peut faire la différence sur les plans de la viabilité et de la mobilité. Le projet européen Last Mile Logistics (Lamilo) en est une amorce.*

Lamilo a été en partie financé par le Fonds européen de développement régional (Feder) et rassemble des experts de tous les secteurs du transport de biens pour amener un changement de comportement des entreprises, du secteur public et des consommateurs et davantage de durabilité dans la distribution urbaine.

Le transport par camions est, certes, nécessaire, mais les camions et les camionnettes polluent et encombrent les rues. Lamilo vise à diminuer les émissions de CO2 au centre-ville en regroupant les biens et en utilisant des véhicules plus écologiques ou d'autres modes de transport comme le rail ou les voies d'eau. Au-delà de ses indéniables avantages écologiques et sociaux, le projet peut également être intéressant sur le plan économique pour de nombreuses entreprises.

La Région de Bruxelles-Capitale a organisé un projet pilote dans le cadre de Lamilo et élaboré des scénarios de structures de distribution au niveau régional sur la base d'une enquête sur les flux de biens. En juin, le ministre a déclaré que ce projet, qui s'est terminé en mars, pouvait être évalué positivement. CityDepot a poursuivi les activités sans le soutien de la Région bruxelloise.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de evaluatie van LaMiLo en de stedelijke distributie in Brussel na het proefproject".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Een slimme stadsdistributie van goederen kan een groot verschil maken op het gebied van leefbaarheid en mobiliteit. Het Europese Last Mile Logistics-project (LaMiLo) vormde een aanzet tot een slimme stadsdistributie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het project beoogde een doeltreffende en tegelijkertijd duurzame distributie van goederen in steden.

LaMiLo werd gedeeltelijk gefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en bracht experts uit alle sectoren van het goederentransport samen om het gedrag van bedrijven, de publieke sector en consumenten te wijzigen met het oog op een meer duurzame stadsdistributie.

Vrachtovervoer is natuurlijk nodig, maar vracht- en bestelwagens zijn vaak hinderlijk en vervuilend in een stad. LaMiLo is bedoeld om de CO2-uitstoot in stadscentra terug te dringen door goederen te hergroeperen - en dus minder lege vrachtwagens te laten rijden - en door milieuvriendelijkere wagens in te zetten. Ook het spoor en de waterwegen kunnen worden gebruikt voor goederenvervoer. Dat zulks ecologische en maatschappelijke voordelen oplevert is duidelijk, maar ook op economisch vlak kan het project een meerwaarde hebben voor heel wat ondernemingen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest had zich in het kader van LaMiLo ertoe verbonden om een proefproject op het getouw te zetten. Met behulp

La Région doit maintenant veiller à ce que le secteur continue sur cet élan, à la poursuite de la collaboration entre BECI, Atrium Brussels, Comeos, UCM et impulse.brussels et à ce que de nouvelles entreprises adhèrent au système.

Quelles sont les conclusions de Bruxelles Mobilité à propos du projet Lamilo ? Comment influencent-elles votre conception de la distribution urbaine ?

Qu'entreprenez-vous pour stimuler l'utilisation du centre de distribution urbaine après le projet pilote ?

Qu'en est-il de la création d'autres centres de distribution en Région bruxelloise ? La conclusion du Plan de transport des biens indiquait qu'il fallait d'autres centres de distribution pour desservir les environs et chasser les camions de la ville. Vous concertez-vous avec les acteurs locaux à ce propos ?

En juin, vous avez annoncé que vous envisagiez l'introduction d'un label. À quelle fin ? Avez-vous déjà pris de mesures en ce sens ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le projet Lamilo visait en effet à optimiser la dernière partie du trajet de transport de marchandises. Il a été évalué conjointement par Bruxelles Mobilité et les partenaires européens.*

Pour être qualifié de fructueux, le projet devait

van een onderzoek van de Brusselse goederenstromen moesten er scenario's worden opgesteld voor de werking van een distributiestructuur op gewestelijk vlak. Dit project liep af in maart. In juni verklaarde de minister dat het positief mocht worden geëvalueerd. De activiteiten worden nu door de privésector en zonder financiële steun van het Brussels Gewest voortgezet door CityDepot. Op de conclusies van Brussel Mobiliteit is het nog wel wachten.

Intussen hebben we weet van gelijkaardige initiatieven, zoals bijvoorbeeld Bubble Post.

Na de positieve evaluatie moet het gewest ervoor te zorgen dat de sector doorgaat op dat élan, dat de samenwerking tussen BECI, Atrium, Comeos, UCM en impulse.brussels voortgezet wordt en dat nieuwe bedrijven overtuigd worden van het nut van het systeem.

Wat zijn inmiddels de conclusies van Brussel Mobiliteit over het LaMiLo-project? Hoe gebruikt u die conclusies om vorm te geven aan de stadsdistributie?

Welke inspanningen levert u om het gebruik van het stadsdistributiecentrum ook na het proefproject te stimuleren?

Wat is de stand van zaken betreffende de oprichting van andere distributiecentra in het Brussels Gewest? De conclusie van het Goederenvervoerplan was immers dat er een aantal stadsdistributiecentra nodig zijn om de omgeving te bedienen en zwaar vrachtvervoer uit de stad te weren. Voert u daarover overleg met de lokale spelers?

In juni hebt u aangekondigd dat u de invoering van een label overwoog. Wat wilt u daarmee bereiken? Hebt u daarvoor al maatregelen genomen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het LaMiLo-project had inderdaad tot doel het goederenvervoer tijdens het laatste deel van het traject te optimaliseren. Het werd uitvoerig geëvalueerd door Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de Europese LaMiLo-partners.

satisfaire à trois critères interdépendants. Premièrement, la bonne qualité de la prestation de services devrait permettre que les transporteurs et commerçants veuillent poursuivre leur collaboration avec CityDepot, l'exploitant du centre de distribution urbaine (CDU) mis en place. Ce critère est rempli. Deuxièmement, l'investissement réalisé par bpost, la reprise de City Logistics par CityDepot et la poursuite des activités sans subsides montrent que l'activité peut être rentable. Enfin, le nombre de tournées nécessaire pour la même quantité de marchandises a diminué de 48% à Bruxelles, réduisant ainsi le nombre de kilomètres parcourus de 21% et les émissions de divers polluants. C'est donc une solution efficace et réaliste.

Bruxelles Mobilité tire un bilan positif du projet Lamilo. L'essor précipité d'un marché dans le domaine de la distribution urbaine durable a d'ailleurs incité des acteurs tels que CityDepot, Bubble Post ou City Logistics à s'implanter rapidement à Bruxelles.

Le premier enseignement de ce projet est qu'il est essentiel de sensibiliser les différents acteurs de la chaîne logistique aux problèmes du transport de marchandises en ville. Il faut les encadrer pour les inciter à recourir à un CDU et à mieux réfléchir aux conséquences de leurs choix logistiques.

Le second enseignement est qu'il est primordial de conserver des activités logistiques à Bruxelles, à condition qu'elles lui soient bénéfiques.

Le site proche du centre a nettement contribué à réduire les distances parcourues et les émissions. Une telle localisation est également indispensable pour promouvoir les véhicules électriques et les triporteurs. D'autres capitales européennes, comme Paris, mènent des politiques pour ramener des activités logistiques urbaines au centre-ville.

Le projet Lamilo a aussi permis à Bruxelles Mobilité de collaborer avec des acteurs tels qu'impulse.brussels, Atrium Brussels, la Ville de Bruxelles, BECI, Comeos et UCM.

Bruxelles Mobilité collabore avec Atrium Brussels et la Ville de Bruxelles pour les livraisons en zones piétonnes afin de promouvoir l'utilisation des CDU. CityDepot devrait installer un second CDU à Bruxelles afin de mieux desservir la Région.

Er moesten drie aspecten gemeten en gecombineerd worden om te kunnen spreken van een succes. Ten eerste moest de dienstverlening kwaliteitsvol zijn, zodat de vervoerders en handelaars hun samenwerking met CityDepot, de uitbater van het in het kader van het LaMiLo-project ontwikkelde stadsdistributiecentrum (SDC), zouden willen voortzetten. Niemand wil de samenwerking stopzetten en het aantal klanten neemt onophoudelijk toe. Wij mogen dus besluiten dat aan dat criterium is voldaan.

Uit de investering van bpost, de overname van City Logistics door CityDepot en de voortzetting van de activiteit zonder subsidies van de overheid, blijkt dat de activiteit rendabel kan zijn. Het aantal vereiste bestelroutes voor dezelfde hoeveelheid goederen is in Brussel met 48% verminderd, wat geleid heeft tot een afname met 21% van het aantal afgelegde kilometers en tot een verlaging van de CO₂-uitstoot met 13% en van de NO_x- en fijnstofemissie met 22%. Het is dus een doeltreffende en realistische oplossing gebleken.

Brussel Mobiliteit kan een positieve balans opmaken van het LaMiLo-project. Bovendien heeft de versnelde opkomst van een markt in het domein van de duurzame stadsdistributie spelers zoals CityDepot, Bubble Post of City Logistics ertoe aangezet snel van start te gaan in Brussel.

De eerste les die we konden trekken uit het LaMiLo-project en waardoor de ervaring van Brussel Mobiliteit op dat gebied wordt bevestigd, is dat het van groot belang is de spelers uit de logistieke keten, of het nu gaat om gemeenten, vervoerders of handelaars, bewust te maken van de problemen inzake goederenvervoer in de stad. Die spelers gaan immers vaak ondoeltreffend te werk en kiezen uit angst voor verandering niet altijd voor de meest verstandige oplossing. We moeten hen dus beter begeleiden, zodat ze hun toevlucht tot een stadsdistributiecentrum nemen en beter nadenken over de gevolgen van hun logistieke keuzes.

De tweede les die we uit het project konden trekken, is dat het van essentieel belang is logistieke activiteiten in Brussel te houden, uiteraard op voorwaarde dat ze goed zijn voor de stad.

De evaluatie toonde duidelijk aan dat de vestiging

Bubble Post vient d'y en ouvrir un.

Pour soutenir ces activités, nous envisageons notamment l'introduction d'un système d'agrément pour les entreprises actives dans la logistique urbaine durable. Deux bureaux de consultance étudient, avec le secteur, les possibilités juridiques et les solutions les plus appropriées pour offrir des facilités aux entreprises qui démontrent leur collaboration à une distribution urbaine durable à Bruxelles. Ce système d'agrément pourrait également servir de base aux entreprises ou administrations soucieuses de durabilité.

dicht bij het centrum van Brussel een belangrijke rol speelde in de vermindering van de afgelegde kilometers en de uitstoot. Een dergelijke locatie is ook onontbeerlijk als we het gebruik willen promoten van elektrische voertuigen en bakfietsen, die niet zomaar kilometers kunnen verslinden vooraleer ze de leveringszone bereiken. Andere Europese hoofdsteden, zoals Parijs, voeren overigens beleidsmaatregelen in om stedelijke logistieke activiteiten terug te brengen naar het hart van de stad.

Het LaMiLo-project gaf Brussel Mobiliteit ook de mogelijkheid met andere Brusselse spelers zoals impulse.brussels, Atrium, de stad Brussel, BECI, Comeos en UCM een samenwerkingsproject te ontwikkelen.

Brussel Mobiliteit werkt samen met Atrium en de stad Brussel rond het vraagstuk van leveringen in de voetgangerszones om het gebruik van stadsdistributiecentra te bevorderen, ongeacht door welke onderneming die centra worden beheerd. Op termijn zou CityDepot een tweede stadsdistributiecentrum (SDC) in Brussel moeten vestigen om het volledig Brussels Hoofdstedelijk Gewest beter te kunnen bedienen. Bubble Post heeft inmiddels ook al een SDC geopend in Brussel.

We onderzoeken hoe we deze activiteiten kunnen ondersteunen. Een mogelijkheid is de invoering van een erkenningsstelsel voor bedrijven die actief zijn in de duurzame stedelijke logistiek. Er werden twee adviesbureaus geselecteerd om in samenwerking met de sector de juridische mogelijkheden en de meest geschikte oplossingen te onderzoeken. Dat werk zou van start moeten gaan in de komende weken. De doelstelling is op termijn faciliteiten te verlenen aan ondernemingen die kunnen aantonen dat zij meewerken aan een duurzame stedelijke goederendistributie in Brussel. Dat erkenningsstelsel zou ook als basis kunnen dienen voor ondernemingen of besturen die belang hechten aan duurzaamheid.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Le succès du projet pilote me réjouit. Étendu à la Région, ce système de distribution urbaine portera*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het verheugt me dat dit proefproject gunstig werd geëvalueerd en dat de positieve gevolgen voor de stad duidelijk

sans doute moins de fruits, mais constituera indéniablement une belle avancée.

Bubble Post va ouvrir un second CDU à Tour & Taxis, à l'emplacement actuel de CityDepot qui déménagera. Je ne pense pas que ces deux CDU suffisent pour desservir toute la Région. Est-il possible de mener une étude sur les meilleurs lieux d'implantation de CDU supplémentaires ?

Ne revient-il pas à l'administration bruxelloise d'exhorter les entreprises à avoir recours à des CDU ?

Est-il exact que le label s'adresse surtout aux entreprises prêtes à utiliser des CDU et désireuses de montrer l'importance qu'elles accordent à la durabilité ? S'agira-t-il d'un label symbolique destiné à créer une image positive ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'étude du label est en cours.*

Je pense également qu'il faut plus de deux CDU à Bruxelles et qu'il est possible de mieux collaborer pour la campagne de sensibilisation.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les possibilités de promotion du covoiturage".

gebleken zijn. Wellicht zullen de resultaten enigszins verminderen als het project naar het hele gewest wordt uitgebreid, maar het zal toch een grote vooruitgang zijn.

Bubble Post heeft een tweede SDC in het gewest opgericht. Naar verluidt zal dat gevestigd worden op de huidige locatie van CityDepot aan Tour & Taxis. CityDepot zal zich elders vestigen. Zijn deze twee stadsdistributiecentra voldoende om heel het gewest te bedienen? Ik ben geneigd het tegendeel te geloven. Kan het gewest laten onderzoeken waar bijkomende SDC's zich het beste kunnen vestigen?

Wie moet de bedrijven warm maken om met SDC's te werken? Ik ben van oordeel dat dit op de eerste plaats een taak is voor de Brusselse administratie.

Klopt het dat het label vooral bedoeld is voor wie bereid is met SDC's te werken en wil tonen dat hij belang hecht aan duurzaamheid? Wordt het een symbolisch label dat voor een positieve uitstraling moet zorgen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- We zijn volop bezig met dat label.

Ook ik ga ervan uit dat er meer dan twee stadsdistributiecentra nodig zijn in Brussel.

Voor de bewustmakingscampagne kunnen we beter samenwerken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de mogelijkheden om carpoolen te stimuleren".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "la création d'une application de covoiturage".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *La plupart des 250.000 automobilistes navetteurs qui pénètrent quotidiennement à Bruxelles sont seuls dans leur voiture. Le covoiturage permettrait de réduire le trafic et de diminuer la pression automobile dans la ville et sur l'environnement.*

L'application de covoiturage créée par Taxistop et VAB fonctionne à la fois pour les déplacements occasionnels et les trajets quotidiens domicile-travail.

Vous avez déclaré dans une émission radio que vous réfléchiriez à un dispositif visant à taxer les conducteurs isolés.

La Région fait-elle la promotion de l'application de covoiturage de Taxistop et de VAB ? Où en est la réflexion sur une taxation ciblant les conducteurs isolés ?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- *Récemment, vous annoncez dans la presse la création d'une application destinée au covoiturage. Cette information répond à nos attentes, puisque vous l'aviez annoncée en juillet dernier dans cette commission. Je me réjouis de la mise en œuvre de cette application qui, nous en conviendrons tous, est un outil indispensable pour rendre le covoiturage davantage attractif en répondant aux attentes des utilisateurs en termes de flexibilité, d'instantanéité et d'accessibilité.*

Par ailleurs, de son côté, la Région wallonne a également annoncé la création de ComOn, une

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "een app voor carpooling".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- *Elke werkdag rijden ongeveer 250.000 pendelaars Brussel binnen. De meesten daarvan zitten alleen in de wagen. Een aantal onder hen zou perfect samen kunnen rijden, met minder auto's, minder druk op de stad en het leefmilieu tot gevolg.*

Onlangs werkten Taxistop en VAB een applicatie uit waarbij pendelaars met de wagen op zoek kunnen gaan naar een match. Het systeem werkt zowel voor occasionele ritten als voor dagelijkse woon-werkverplaatsingen. Tijdens het ochtendprogramma van La Première van 21 september kondigde u aan dat u zou laten onderzoeken hoe en of u alleenrijdende autobestuurders meer zou kunnen doen betalen. Wie de alternatieven negeert, moet maar in de geldbeugel tasten.

Promoot het Brussels Gewest de carpool-app van Taxistop en VAB?

Hoe ver staat het onderzoek naar de mogelijkheid om pendelaars die alleen rijden, te doen betalen?

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

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans)*.- *U hebt in de pers een carpool-app aangekondigd. Dat is heuglijk nieuws. Het is een belangrijk instrument om carpoolen aantrekkelijker te maken en in te spelen op de behoeften van de gebruikers op het vlak van flexibiliteit en toegankelijkheid.*

Het Waals Gewest heeft een soortgelijk initiatief aangekondigd, ComOn, wat niet erg Waals klinkt.

(Vrolijkheid)

Het verbaast ons dat er twee verschillende projecten worden aangekondigd. U had in de

application de covoiturage wallonne. C'est très wallon comme nom.

(Sourires)

Vu l'importance de la collaboration interrégionale dans le domaine, on peut s'étonner que les projets ne soient pas menés conjointement. D'autant qu'il me revient qu'à ce jour, aucune concertation n'a été engagée avec vos homologues sur le développement du covoiturage et l'application qui y est associée. Or vous nous avez affirmé en commission que vous vous concerteriez avec les autres Régions afin de développer ce domaine ensemble.

Il me semble indispensable de rationaliser les plates-formes d'échange de services entre usagers, d'autant qu'il existe déjà plusieurs plates-formes privées. Lundi dernier en commission, par exemple, le ministre et les parlementaires ont tous mentionné les applications diverses qu'ils utilisaient.

L'objectif du service public est de rassembler l'ensemble de l'offre du pays et de devenir une référence en Belgique et à l'étranger. Pour répondre à cet objectif, la création d'une application interrégionale est la logique même. Vous l'avez vous-même précisé dans une interview. J'espère donc que votre réponse correspondra à cette nécessité.

Afin de lever les doutes concernant la mise en œuvre de cette application, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. S'agit-il de projets distincts ou une mise en commun des applications est-elle prévue ?

Ne craignez-vous pas que le fait de saucissonner l'information, avec une application wallonne d'un côté et une bruxelloise de l'autre, ne génère la confusion de l'utilisateur ? Comment recadrer le tir ?

Une campagne de communication est-elle prévue pour encourager les Bruxellois à se mettre au covoiturage via cette application et en faire l'application de référence dans le domaine ?

Pourquoi ne pas avoir entamé des concertations interrégionales comme déclaré ? Avez-vous pris contact avec les ministres de la Mobilité depuis

commissie aangegeven dat u overleg met de andere gewesten zou plegen, maar dat is blijkbaar niet gebeurd.

Het lijkt mij nochtans noodzakelijk om orde te scheppen in de systemen voor het uitwisselen van diensten, zeker omdat er al meerdere privésystemen bestaan, en een interregionale applicatie te ontwikkelen, zoals u in een interview hebt gezegd.

Gaat het om afzonderlijke projecten of worden de apps op elkaar afgestemd?

Zal het naast elkaar bestaan van de Waalse en de Brusselse app niet tot verwarring onder gebruikers leiden?

Is er een communicatiecampagne gepland om de Brusselaars warm te maken voor de carpool-app?

Waarom hebt u, in tegenstelling tot wat u had aangekondigd, geen overleg met de twee andere gewesten gepleegd? Hebt u sinds de aankondiging contact opgenomen met de ministers van Mobiliteit? Streeft u nog steeds naar samenwerking met de andere gewesten?

votre annonce ? Avez-vous toujours l'intention d'avancer de concert avec les deux autres Régions ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme je viens de le dire à M. Handichi, le problème est qu'il y a 250.000 navetteurs qui pénètrent quotidiennement la capitale.

(poursuivant en néerlandais)

La plupart des navetteurs étant seuls dans leur voiture, il m'a paru opportun d'aborder cette problématique dans le cadre de la Semaine de la mobilité lors d'une émission radio largement écoutée par les navetteurs.

L'application de covoiturage de Taxistop est soutenue financièrement par la Région. Les initiatives de covoiturage en Wallonie peinent toutefois à convaincre les navetteurs. Le covoiturage est en effet compliqué à organiser au retour, pour des raisons d'horaires de travail ou de convenances personnelles.

Il est surtout essentiel de développer une offre assez large.

(poursuivant en français)

Ce n'est pas seulement la Région bruxelloise qui doit réaliser ce travail. Il faut que les trois Régions collaborent en la matière. La Région wallonne n'a pas non plus lancé de dialogue avec nous, et avec cette dernière, les contacts au sujet de la mobilité n'ont pas été très aisés jusqu'ici.

Je vous remercie quoi qu'il en soit de poser cette question, car cela me permet de vous préciser mon envie de bien réfléchir au but que nous voulons atteindre avec cette application de covoiturage. Définir le principe de base et organiser une campagne de communication, cela ne suffit pas. L'enjeu est de trouver comment inciter efficacement les gens au covoiturage.

(poursuivant en néerlandais)

Il s'agit également de changer les comportements.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Elke werkdag komen er 250.000 pendelaars met de wagen naar Brussel.*

(verder in het Nederlands)

Die pendelaars zitten vaak alleen in hun auto. Het leek me dan ook interessant om tijdens de Week van de Mobiliteit het probleem te schetsen op een radiozender die vaak door pendelaars wordt beluisterd.

Taxistop heeft een carpool-app die door het gewest financieel wordt gesteund. In Wallonië loopt er ook al een initiatief en er is BlaBlaCar. Voor heel wat pendelaars is dat allemaal nog niet overtuigend genoeg, terwijl de applicatie het net bijzonder gemakkelijk maakt om tot autodelen te komen.

Het klassieke probleem bij autodelen situeert zich niet zozeer 's ochtends - wanneer de pendelaar zijn vertrekmoment duidelijk op voorhand kent -, maar wel 's avonds. Soms wil of moet de pendelaar langer of minder lang werken of moet hij of zij plots vroeger naar huis.

Er is vooral nood aan voldoende aanbod.

(verder in het Frans)

Niet alleen het Brussels Gewest moet aan een oplossing werken: de drie gewesten moeten samenwerken. De samenwerking met het Waals Gewest op het gebied van mobiliteit is echter altijd moeizaam verlopen.

We moeten goed nadenken over het doel dat we met de carpool-app willen bereiken. Het volstaat niet om een basisprincipe vast te stellen en een communicatiecampagne te organiseren. Wij moeten uitdokteren hoe we de mensen het best tot carpoolen kunnen aanzetten.

(verder in het Nederlands)

Je veux mener une étude à ce propos.

Certains pays encouragent le covoiturage au moyen de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (multiple occupancy lanes).

Plusieurs pistes sont à l'étude. Nous devons aborder cette problématique conjointement avec les autres Régions. J'espère pouvoir le faire avec mes collègues en charge de la Mobilité lors des prochaines réunions.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous avez donc annoncé cette étude par pure provocation.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *L'intention n'était pas de provoquer, mais d'initier la réflexion. Une analyse approfondie de la situation nous permettra de mieux cerner le problème.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Un système de taxation au kilomètre me paraît plus approprié qu'un système de comptage des passagers, plus compliqué à mettre en œuvre. Une taxe plus élevée aux heures de pointe incitera les conducteurs isolés à se déplacer à un autre moment ou à faire du covoiturage pour limiter les coûts.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Il s'agit d'une initiative à long terme.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *J'espère que non. La taxation au kilomètre qui sera d'application dès 2016 pour les poids lourds peut en principe être étendue aux voitures. Nous pouvons même réaliser des avancées avec la Flandre et Bruxelles.*

Belangrijk is dat het gedrag wijzigt. Ik heb altijd verklaard dat ik daarnaar onderzoek wil laten voeren.

In sommige landen wordt het systeem van zogenaamde 'multiple occupancy lanes' gehanteerd, waarbij op de snelwegen een rijvak wordt voorbehouden aan auto's waarin meerdere personen zitten. Op die rijvakken kan je ongehinderd door files de stad in- en uitrijden.

De reflectie over mogelijke scenario's is volop aan de gang. We moeten in deze aangelegenheid alleszins met de andere gewesten samenwerken. Hopelijk komt dit onderwerp aan bod tijdens de komende vergaderingen van de verschillende ministers van Mobiliteit.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U hebt dus zo'n onderzoek aangekondigd om te provoceren.

De heer Pascal Smet, minister.- Die uitspraak was niet bedoeld om te provoceren, maar om een reflectie te maken. Uit een goede analyse van het mobiliteitsprobleem blijkt immers duidelijk waar het probleem zit.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is moeilijk om te controleren hoeveel personen er in een auto zitten. Daarom pleit ik voor een andere oplossing: de slimme kilometerheffing. Laat chauffeurs betalen naar gelang van het moment waarop ze de weg gebruiken. Als de heffing hoger is tijdens de piekuren, zullen ze zelf een oplossing zoeken door zich op een ander moment te verplaatsen ofwel de kosten te beperken door passagiers mee te nemen.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is een langetermijnverhaal.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik hoop van niet. De slimme kilometerheffing voor vrachtwagens wordt ingevoerd vanaf 2016 en dat systeem kan in principe gemakkelijk worden uitgebreid naar personenwagens. Misschien kunnen we zelfs met Vlaanderen en Brussel vorderingen maken. Wettelijk is dat mogelijk.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Il y a trois Régions.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Ce système n'a effectivement de sens que s'il est appliqué également en Wallonie.*

Réserver une bande de circulation au covoiturage à Bruxelles serait compliqué à organiser en raison de l'étroitesse de nos routes. Une telle solution ne pourrait s'envisager que sur les autoroutes depuis et vers Bruxelles.

Par ailleurs, un système de vérification du nombre d'occupants me paraît compliqué à mettre en œuvre. Les projets pilotes menés à l'étranger montrent que certains automobilistes transportent des poupées à taille humaine pour tromper les systèmes de détection ! Un système intelligent de taxation au kilomètre me semble plus approprié.

M. Hervé Doyen (cdH).- *Comme le ministre nous a donné raison, je ne peux qu'être satisfait de sa réponse.*

- Les incidents sont clos.

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,

concernant "le réseau régional 100% cyclable".

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

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn drie gewesten.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Uiteraard geef ik er de voorkeur aan dat ook Wallonië in de boot stapt. Zo'n heffing heeft alleen maar zin als die van toepassing is in het grote gebied rond Brussel, en dus ook in delen van Wallonië. Wij mogen ons evenwel niet laten tegenhouden.

Een alternatief dat erin zou kunnen bestaan om bepaalde rijstroken voor te behouden aan personenwagens met verschillende passagiers, kan in Brussel niet worden toegepast, aangezien meestal de ruimte ontbreekt om naast een busbaan ook nog een carpoolbaan vrij te houden. Zo'n oplossing is alleen haalbaar op de autowegen van en naar Brussel.

Bovendien is de apparatuur om te controleren hoeveel personen er in een personenwagen zitten, vrij complex. Voor buitenlandse proefprojecten namen chauffeurs zelfs levensgrote poppen aan boord om het controlesysteem te misleiden en extra kosten te vermijden.

Het is een leuk denkspoor, maar we zetten beter in op de slimme kilometerheffing, die de regering hopelijk zo snel mogelijk zal uitbreiden naar personenwagens.

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *Mijnheer de minister, aangezien u mij gelijk geeft, ben ik tevreden over uw antwoord.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "een volledig eigen fietsnet in het Gewest".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Dans la note de politique générale, on peut lire que "le gouvernement a pour objectif de mettre en place un réseau 100% cyclable. Pour ce faire, il travaillera à une spécialisation des voiries et à la mise en place de pistes cyclables séparées et/ou sécurisées, à l'image des aménagements du boulevard Léopold III." De fait, cet aménagement donne satisfaction à beaucoup de monde, contrairement à celui du boulevard Léopold II, qui est une véritable catastrophe imaginée à une autre époque.

Dès lors, quel ne fut pas mon étonnement de constater les incohérences le long du tracé allant du bois de la Cambre au square Montgomery, et plus précisément le long du boulevard Général Jacques. Là, les cyclistes sont tantôt sur une piste cyclable séparée par un marquage au sol, tantôt doivent partager un trottoir avec les piétons, tantôt se retrouvent sur une bande de circulation pour voitures. Pire, au niveau de l'avenue Adolphe Buyl, l'arrêt de tram a été élargi au point de réduire le boulevard à deux bandes de circulation et d'effacer carrément la piste cyclable marquée au sol. Pourtant, la zone test qui avait été mise en place le long du boulevard Général Jacques semblait donner des résultats positifs.

Par ailleurs, vous aviez déclaré le 6 mai dernier au sein de cette commission que d'ici 2020, l'objectif est d'aménager quelque 80km de nouvelles infrastructures. Vous aviez ajouté que des chantiers étaient en préparation, dont un test sur la rue Belliard (une piste bidirectionnelle à la place d'une bande de circulation). Je ne sais pas si vous avez lu le point de vue de Touring qui circule sur la question. L'association considère comme une aberration de créer des pistes cyclables en ville !

(Rires)

Il faut les inviter, ces gens de Touring !

Vous aviez parlé aussi de la création de pistes cyclables sur le boulevard Général Jacques, l'allée Verte et la Petite ceinture, à commencer par le boulevard Poincaré.

Quelle est votre stratégie en matière d'aménagement de pistes cyclables sur les grands axes de la capitale ? Comment se fait la concertation avec la STIB concernant l'aménagement et l'agrandissement des arrêts de

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *In de algemene beleidsnota lezen we dat de regering een volledig eigen fietsnet wil laten aanleggen. Dat zal bestaan uit aparte of beveiligde fietspaden, zoals op de Leopold III-laan.*

Als je van het Ter Kamerenbos naar het Montgomeryplein gaat, zie je echter dat fietsers op de Generaal Jacqueslaan soms over een apart, met wegmarkeringen aangeduid fietspad kunnen, dan weer het voetpad op moeten en verderop tussen de auto's moeten gaan rijden. Ter hoogte van de Adolphe Buyllaan werd de tramhalte verbreed, zodat de weg er nog maar twee rijstroken breed is. Het fietspad is er verdwenen. De testzone aan de Generaal Jacqueslaan leek nochtans positieve resultaten op te leveren.

In mei verklaarde u in deze commissie dat u tegen 2020 niet minder dan tachtig kilometer nieuwe infrastructuur wilt aanleggen. Aan de Belliardstraat zou er een test komen, waarbij een rijstrook zou worden vervangen door een tweerichtingsfietspad. Weet u dat Touring de aanleg van fietspaden in de stad als een dwaasheid beschouwt?

(Gelach)

U zei ook dat er fietspaden zouden komen op de Generaal Jacqueslaan, de Groendreef en de Kleine Ring, te beginnen met de Poincarélaan.

Welke strategie volgt u voor de aanleg van fietspaden op de grote verkeersassen in Brussel? Hoe verloopt het overleg met de MIVB over de inrichting en vergroting van trein- en bushaltes en de invloed daarvan op de rijstroken en fietspaden?

Welke rol speelt de fietsmanager? Wordt hij geraadpleegd? Kunt u ons een duidelijke planning geven voor de aanleg van het volledig eigen fietsnet langs de grote verkeersassen in het Brussels Gewest, die u in mei aankondigde?

tram et bus, et leurs conséquences sur la réduction de bandes de circulation et la suppression de pistes cyclables ?

Quel est le rôle du manager vélo ? Lui demande-t-on son avis ? Pourriez-vous nous présenter un calendrier précis de l'aménagement 100% cyclable le long des grands axes de la Région, tel que vous l'annonciez le 6 mai dernier ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons déjà eu l'occasion d'expliquer la note de politique générale du gouvernement au sein de cette commission. L'administration est en train d'élaborer la stratégie. Le manager vélo est évidemment associé à cette planification. Il est parfois concepteur des aménagements. Parfois, ce n'est pas le cas, mais son avis est toujours pris en considération. Il y a également une concertation avec la STIB.

En ce qui concerne l'avenue Buyl, la situation est provisoire et les pistes cyclables seront rétablies après les travaux.

Pour le boulevard Général Jacques, nous disposons déjà du permis d'urbanisme et le lancement des appels d'offres aura lieu cette semaine. Cela signifie que le chantier de création de pistes cyclables séparées pourra commencer à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine.

Quant à l'allée Verte, le chantier va débiter prochainement.

La concertation avec la STIB n'est pas toujours parfaite. Nous sommes parfois bloqués par le peu d'espace à notre disposition. Le calendrier dépend de toutes les concertations à mener. Nous ferons incessamment le point avec l'administration pour apprécier l'évolution des travaux. Le cas échéant, le recours à un bureau externe n'est pas exclu.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- C'est un peu plus clair, merci.

- *L'incident est clos.*

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De administratie werkt momenteel een strategie uit. De fietsmanager tekent soms de weginrichting uit, soms niet, maar we houden altijd rekening met zijn advies.*

De situatie op de Buyllaan is tijdelijk en de fietspaden worden na de werken hersteld.

De stedenbouwkundige vergunning voor de werken op de Generaal Jacqueslaan is in orde. De projectoproep volgt deze week. Tegen het einde van dit jaar of het begin van volgend jaar kan de aanleg van aparte fietspaden van start gaan.

Op de Groendreef starten de werken binnenkort.

Het overleg met de MIVB verloopt niet altijd even vlot. Soms is er gewoon te weinig plaats. De planning is afhankelijk van het overleg. De administratie houdt ons op de hoogte van de vordering van de werken. Indien nodig, doen we een beroep op een extern bureau.

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *Daarmee hebben we al wat meer duidelijkheid.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les retards dans la mise en place des abribus régionaux".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Depuis plusieurs semaines, plus aucun opérateur ne gère les abribus de la Ville de Bruxelles. Si l'on peut se réjouir de l'allègement de la pression publicitaire dans l'espace public que cette situation entraîne, il est plus gênant que les abribus ne soient plus sous contrat d'entretien.

Les rumeurs reprises par la presse de remise à plat du marché et d'installation des abribus dessinés par Xavier Lust sont-elles fondées ? Toutes les communes de la Région sont-elles d'accord sur la formule de répartition des recettes publicitaires en cas de reprise régionale de la gestion de ce mobilier urbain ? Quels sont les problèmes ayant entraîné ce vide de gestion ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La gestion et l'entretien des abribus de la Ville de Bruxelles sont assurés par les services de la Ville depuis le 1er septembre. Il est vrai qu'il n'y a plus de publicités dans ces abribus depuis.

Le dossier d'attribution pour le marché des abribus régionaux est en cours d'examen par le comité de gestion de la STIB. Tant qu'aucune décision n'est prise par la STIB, je ne communique pas à ce sujet.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il ne s'agit pas d'une réponse, M. le ministre.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de achterstand met de plaatsing van de gewestelijke bushokjes".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De bushokjes van de stad Brussel worden al enkele weken niet meer onderhouden.*

Kloppen de geruchten dat de aanbesteding opnieuw uitgeschreven wordt en dat er bushokjes ontworpen door Xavier Lust geplaatst zullen worden? Zijn alle gemeenten van het gewest het eens met de verdeling van de reclame-inkomsten wanneer het gewest het beheer van de bushokjes overneemt? Welke problemen liggen aan de basis van het beheersvacuüm?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De stadsdiensten staan sinds 1 september in voor het beheer van de bushokjes van de stad Brussel.*

De toewijzing van de gewestelijke bushokjes wordt momenteel onderzocht door het beheerscomité van de MIVB. Zo lang het comité geen beslissing genomen heeft, communiceer ik niet over het onderwerp.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat is geen antwoord, mijnheer de minister.*

Puisque nous parlons d'abribus et que vous ne m'avez pas répondu, je vais tout de même vous faire passer un message. Dans certaines communes, on trouve des abribus remarquables, par exemple à Watermael-Boitsfort, où il y a des abribus ronds, à la mode des années 70. Je ne peux que vous inciter à conserver quelques exemplaires de ces modèles uniques.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'abandon du projet du tunnel Meiser".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est avec plaisir que j'ai appris par la presse l'intention du gouvernement d'abandonner le creusement d'un nouveau et coûteux tunnel automobile sous la place Meiser. Il s'agit du fameux "tunnel de qualité de vie", dont vous nous avez maintes fois vanté les mérites en essayant de nous faire prendre des vessies pour des lanternes.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est le gouvernement dont vous faisiez partie qui avait voté ce projet.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Monsieur le ministre, nous en avons déjà parlé en début de législature et vous nous aviez vanté ce fameux "tunnel de qualité de vie", comme vous vous plaisiez à le nommer.

M. Pascal Smet, ministre.- Il avait été décidé par Ecolo !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Non, il n'avait pas été décidé par Ecolo. Il avait été concédé sous la pression de votre partenaire socialiste, à l'époque.

Sommige gemeenten, zoals Watermaal-Bosvoorde, tellen een aantal bijzondere bushokjes. Ik hoop dat u er daar een aantal van spaart.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het opgeven van het tunnelproject Meiser".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Het verheugt me dat de regering de aanleg van de autotunnel onder het Meiserplein geschrapt heeft. U probeerde ons met de tunnel die de levenskwaliteit ten goede moest komen, knollen voor citroenen te verkopen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De regering waar u deel van uitmaakte, keurde het project goed.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *We hebben het er bij het begin van de regeerperiode al over gehad.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ecolo heeft de tunnel goedgekeurd!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Neen, dat heeft Ecolo niet gedaan. Hij is er destijds gekomen onder druk van uw socialistische partner.*

M. Bruno De Lille (Groen).- La première décision ne prévoyait pas de tunnel automobile, mais le sp.a de Schaerbeek a demandé de l'ajouter et le PS a décidé de le faire.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme mon collègue M. De Lille le fait remarquer, ce sont bien les socialistes qui ont poussé pour la construction de ce tunnel. Toutefois, votre "tunnel de qualité de vie" ne se fera pas. Je vous en félicite. Cela montre que l'on peut revenir sur ses erreurs.

Quels sont les éléments qui vous ont fait changer d'avis ? Cette décision s'inscrit-elle dans une philosophie de diminution des capacités routières, afin de contribuer à l'objectif de diminution du trafic automobile de 20%, ou la conservation de ces capacités est-elle envisagée par d'autres voies ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La décision de ne pas construire de tunnel routier à Meiser - contrairement à la décision prise par le gouvernement précédent, dont le sp.a ne faisait pas partie - découle des réflexions urbanistiques menées dans le cadre du plan directeur Reyers-RTBF-VRT et de l'étude Parkway E40.

Nous avons toujours dit qu'un tunnel était possible à Bruxelles, tant que la qualité de vie était préservée. Lorsque je suis devenu ministre, nous avons toutefois décidé de démolir le viaduc Reyers, ce qui a changé la donne. Cela nous a permis de réétudier l'aménagement de tout le quartier, de dessiner un plan directeur Reyers-RTBF-VRT et de revoir l'étude Parkway E40.

Puisque le viaduc va disparaître, nous allons créer un vrai boulevard urbain qui reliera les deux quartiers de Schaerbeek. Nous nous sommes rendu compte en effet que la réalisation de trémies pour un tunnel sous la place Meiser empêcherait de traverser le boulevard Reyers sur une distance de 600 mètres. C'eût été peu souhaitable du point de vue urbanistique, puisque nous aurions recréé dans ce cas une barrière urbaine au niveau du boulevard Reyers.

L'étude a également démontré que la qualité de vie voulue par le projet de tunnel n'était pas obtenue.

De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).- *In eerste instantie was er geen sprake van een autotunnel, maar op vraag van sp.a Schaarbeek heeft de PS die aan het plan toegevoegd.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Het zijn wel degelijk de socialisten die op de bouw van de tunnel aandrongen. Hoe dan ook, hij komt er gelukkig niet.*

Is die beslissing er gekomen vanuit een filosofie dat we de wegcapaciteit moeten verminderen om het autoverkeer met 20% terug te dringen of wordt die capaciteit elders gecompenseerd?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De beslissing om geen autotunnel te bouwen onder het Meiserplein werd ingegeven door stedenbouwkundige overwegingen in het kader van het richtplan Reyers-RTBF-VRT en de studie over Parkway E40.*

We hebben altijd gezegd dat er een tunnel kon komen, op voorwaarde dat de levenskwaliteit niet in het gedrang kwam. Toen ik minister werd, besloot ik echter om het Reyersviaduct af te breken en dat bood ons de mogelijkheid om de hele wijk opnieuw aan te leggen.

Nu het viaduct verdwijnt, kunnen we een echte stadsboulevard aanleggen die de verbinding vormt tussen twee Schaarbeekse wijken. De tunnel zou het onmogelijk maken om de Reyerslaan over te steken over een lengte van 600 m.

Uit de studie bleek ook dat de beoogde levenskwaliteit er met een tunnel niet zou komen. Hij zou immers slechts 40 tot 50% van het noord-zuidverkeer verwerkt hebben, terwijl hij geen oplossing bood voor het oost-westverkeer. Een tunnel zou bovendien erg duur zijn.

Daarom hebben we besloten om geen autotunnel te bouwen. Voor het openbaar vervoer komt er wel een tunnel, waardoor het conflict met het

En effet, seuls 40 à 50% du trafic nord-sud auraient été absorbés par ce tunnel, mais le trafic est-ouest serait demeuré inchangé. Par conséquent, la construction d'un tunnel pour voitures n'était plus souhaitable. De plus, les coûts de réalisation du tunnel auraient été trop importants par rapport aux bénéfices que l'on aurait pu en retirer.

Nous avons donc décidé de ne pas construire de tunnel routier. Nous allons toutefois réaliser un tunnel pour les transports en commun, ce qui permettra d'éviter un conflit majeur de la place Meiser, entre les transports en commun et les autres modes de déplacement.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous allons donc remercier le viaduc Reyers d'avoir eu le bon goût de s'écrouler juste au moment où vous preniez vos fonctions !

(Sourires)

Je pense que vous oubliez un aspect purement conjoncturel : s'il n'y avait eu ce problème, vous n'auriez jamais décidé de supprimer le viaduc Reyers. Vous en êtes tellement fier que vous revenez maintenant sur cette suppression comme si elle était de votre seul et unique fait !

Ceci dit, vous défendiez devant moi avec un enthousiasme tout à fait déconcertant votre "tunnel de qualité de vie" quand la décision de supprimer le viaduc Reyers était déjà prise. Je vais donc vous laisser vous faire plaisir et pleurnicher encore un peu sur l'ancien gouvernement où Ecolo, à vous écouter, décidait de tout sans être jamais contraint à des concessions vis-à-vis de ses partenaires.

- *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,

autoverkeer tot het verleden behoort.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *We mogen het Reyersviaduct dus dankbaar zijn dat het de geest gaf op het ogenblik dat u minister werd!*

(Vrolijkheid)

Ik denk dat u wat uit het oog verliest: als het probleem met het viaduct zich niet had voorgedaan, zou u het niet afgebroken hebben. Nu bent u er echter zo trots op dat u doet alsof het uw verdienste is!

Nochtans verdedigde u de tunnel die de levenskwaliteit ten goede moest komen nog met ontluisterend enthousiasme toen de beslissing over de afbraak van het Reyersviaduct al genomen was.

- *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,

concernant "le Plan régional de stationnement".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- À la veille de l'été, nous avons discuté du Plan régional de politique du stationnement (PRPS). Celui-ci prévoit que chaque commune soumette, pour avis, un plan d'action communal de stationnement (PACS) à parking.brussels, et ceci avant la date butoir du 30 septembre 2015. Dans sa réponse datée du 1er juin dernier, le ministre avait exprimé quelque doute sur le fait que toutes les communes seraient prêtes pour cette date.

Il semblerait que six d'entre elles seulement se soient acquittées de leur tâche. Leur plan doit encore être soumis à l'enquête publique et elles ne peuvent encore rien entreprendre, à moins que le gouvernement revienne sur son intention initiale d'approuver tous les plans dans leur ensemble. Le ministre a annoncé une modification en ce sens de l'arrêté avant la fin de l'année.

Les changements apportés à l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement, ainsi que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation, pourraient créer une situation quelque peu insolite où les bons élèves seraient confrontés à de nouveaux éléments en vertu desquels ils devraient adapter leur plan, tandis que les retardataires seraient récompensés d'avoir attendu.

Quoique toutes les parties semblent favorables à une certaine harmonisation de la politique communale de stationnement, le ministre ne parvient visiblement pas à mettre tout le monde d'accord.

Qu'en est-il du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) ?

Combien de communes ont-elles rédigé un plan

betreffende "het gewestelijk parkeerplan".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Kort voor de zomer discussieerden we over het Gewestelijk Parkeerplan. Een onderdeel van dit plan is dat elke gemeente een parkeeractieplan indient bij het Gewestelijk Parkeeragentschap dat daarover een advies formuleert. De deadline voor de gemeentelijke parkeeractieplannen is, na eerder uitstel, 30 september 2015. De minister liet in zijn antwoord van 1 juni 2015 echter al optekenen dat hij niet denkt dat alle gemeenten klaar zullen zijn.

Verdere beslissingen over het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan zou de regering maar nemen op het moment dat alle parkeeractieplannen ingediend werden. Naar verluidt zijn er nog maar 6 van de 19 gemeenten die een gemeentelijk parkeeractieplan opstelden en nadien volgt nog een openbaar onderzoek. De zes goede leerlingen kunnen echter geen acties ondernemen, tenzij de regering afstapt van haar initieel voornemen en elk plan apart goedkeurt. De minister zou voor het einde van het jaar een wijzigingsbesluit goedkeuren dat een dergelijke beslissing die genomen zal worden in de geest van de ordonnantie mogelijk maakt.

Verdere wijzigingen aan de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, het besluit van de regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan alsook aan het besluit van de regering betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten, zouden de nogal vreemde situatie creëren dat de goede leerlingen geconfronteerd worden met nieuwe elementen en hun plan moeten bijstellen, terwijl de laatkomers beloofd worden voor hun wachten.

Hoewel alle betrokken partijen voorstander lijken te zijn van een zekere harmonisering van de gemeentelijke parkeerregels, slaagt de minister er blijkbaar niet in om iedereen op een lijn te krijgen. Graag kreeg ik dan ook van de minister een antwoord op onderstaande vragen:

Wat is de stand van zaken aangaande het

d'action communal de stationnement (PACS) ?

Combien d'entre elles ont organisé une enquête publique ?

Un délai est-il envisagé pour les communes qui n'ont pas respecté la date limite du 30 septembre 2015 ?

Qu'en est-il de la modification de l'arrêté qui permettrait au gouvernement d'approuver chaque PACS séparément ?

En cas de modifications de l'ordonnance du 22 janvier 2009 et des deux arrêtés du 18 juillet 2013, les communes qui ont déjà organisé une enquête publique devront-elles en prévoir une nouvelle ?

Quelles sont les missions de parking.brussels en attendant l'adoption du PRPS ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *À cause des problèmes constatés au niveau de l'exécution du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et de l'arrêté relatif à la partie réglementaire du plan, approuvés par le gouvernement le 18 juillet 2013, nous avons approuvé en première lecture les modifications de l'ordonnance le 20 juillet 2015. L'avis du Conseil d'État nous est parvenu entre-temps et nous apportons la dernière touche aux modifications des arrêtés. Le gouvernement pourra ensuite approuver le projet d'ordonnance en deuxième lecture et soumettre les arrêtés modifiés à l'avis du Conseil d'État.*

Le gouvernement n'est actuellement pas en mesure d'approuver séparément chaque plan d'action communal de stationnement (PACS), ce qui mène à un blocage total. C'est pourquoi il a décidé, le 24 septembre 2015, d'octroyer un délai supplémentaire aux communes, qui prendra cours

Gewestelijk Parkeerplan?

Hoeveel gemeenten hebben ondertussen een parkeeractieplan opgesteld?

Hoeveel gemeenten organiseerden een openbaar onderzoek?

Wat gebeurt er met die gemeenten die de door de regering opgelegde deadline van 30 september 2015 niet gehaald hebben? Wordt uitstel overwogen?

Wat is de stand van zaken aangaande het wijzigingsbesluit dat het mogelijk moet maken dat de regering over elk actieplan afzonderlijk een besluit opstelt?

Indien er wijzigingen worden aangebracht aan de ordonnantie van 22 januari 2009 en aan de twee regeringsbesluiten van 18 juli 2013, zullen de gemeenten die ondertussen een openbaar onderzoek organiseerden, opnieuw een onderzoek moeten uitvoeren?

Wat is het takenpakket van parking.brussels zolang er geen Gewestelijk Parkeerplan is?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Omdat we problemen hadden vastgesteld met de uitvoering van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) en van het besluit inzake het reglementaire deel van het plan, die werden goedgekeurd door de regering op 18 juli 2013, hebben we op 20 juli 2015 wijzigingen van de ordonnantie in eerste lezing goedgekeurd. Het advies van de Raad van State hebben we inmiddels ontvangen. We leggen de laatste hand aan de wijzigingen van de besluiten. Nadien kan de regering het ontwerp van ordonnantie in tweede lezing goedkeuren en de gewijzigde besluiten voor advies aan de Raad van State bezorgen.

De regering kan momenteel niet elk Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP) afzonderlijk goedkeuren, wat tot een volledige blokkering leidt. Daarom heeft de regering, die reeds een eerste termijn voor de opmaak van een GPAP had toegekend, beslist om een bijkomende termijn toe te kennen waarin

deux mois après l'adoption des modifications de l'ordonnance en deuxième lecture.

Six communes ont rédigé leur PACS et clôturé leur enquête publique. Quatre communes ont transmis leur PACS à parking.brussels, dont trois se trouvent dans la phase finale. La commune de Molenbeek a décidé il y a quelques mois de déléguer la rédaction de son PACS à parking.brussels.

Le délai supplémentaire coïncide avec l'adoption des modifications de l'ordonnance de stationnement. Nous intégrons également dans l'arrêté modificatif la possibilité pour les communes d'approuver séparément le volet réglementaire, pour qu'elles n'aient pas à attendre que toutes les communes aient introduit leur PACS.

Les éventuelles modifications au PACS requises par l'adaptation des arrêtés ne nécessiteront pas une nouvelle enquête publique, étant donné qu'on ne touche pas à l'esprit de la loi.

Les missions de parking.brussels restent inchangées.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Le délai prend donc cours deux mois après la publication de l'ordonnance modificative.*

- L'incident est clos.

gemeenten een ontwerp van GPAP kunnen laten goedkeuren door de gemeenteraad. Dat zal twee maanden na de goedkeuring van de wijzigingen van de ordonnantie in tweede lezing gebeuren.

Zes gemeenten hebben vandaag hun actieplan al opgemaakt en het openbaar onderzoek afgerond. Vier gemeenten hebben hun GPAP overgedragen aan het parkeeragentschap, waarvan er drie zich in de eindfase bevinden. De gemeente Molenbeek besliste pas enkele maanden geleden om de opmaak van haar GPAP aan het parkeeragentschap te delegeren.

Op 24 september 2015 heeft de regering beslist een extra termijn toe te kennen die in lijn is met de goedkeuring van de wijzigingen van de parkeerordonnantie. Dat is logisch, omdat het ontwerp van ordonnantie en de besluiten nog moeten worden goedgekeurd. We nemen in het wijzigingsbesluit ook op dat de gemeenten het reglementaire deel afzonderlijk kunnen goedkeuren, zodat we niet hoeven te wachten tot wanneer alle gemeenten een GPAP hebben ingediend.

De plannen van gemeenten die al een openbaar onderzoek hebben uitgevoerd, worden in principe niet fundamenteel gewijzigd door de aanpassing van de besluiten omdat de geest van de wet niet verandert. Eventuele wijzigingen zullen mogelijk zijn zonder nieuw openbaar onderzoek. Tenminste, daar gaan we van uit.

Het takenpakket van parking.brussels wordt niet gewijzigd.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het uitstel geldt dus tot twee maanden na de publicatie van de gewijzigde ordonnantie.

- Het incident is gesloten.