



**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 15 FÉVRIER 2016**

—

**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 15 FEBRUARI 2016**

—

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**

INTERPELLATION	8	INTERPELLATIE	8
Interpellation de M. Bruno De Lille	8	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	8
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,		tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "le Fonds de sécurité routière et l'affectation des moyens provenant des amendes de roulage et du contrôle technique".		betreffende "het Verkeersveiligheidsfonds en de besteding van de middelen uit de verkeersboetes en de autokeuring".	
Discussion – Orateurs :	10	Bespreking – Sprekers:	10
Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État M. Bruno De Lille (Groen)		Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris De heer Bruno De Lille (Groen)	
QUESTIONS ORALES	13	MONDELINGE VRAGEN	13
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	13	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	13
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,		aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "l'intégration d'un parcours à vélo dans l'examen du permis de conduire".		betreffende "het opnemen van een fietsparcours in het rijexamen".	
Question orale de M. Paul Delva	16	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	16
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,		aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering,	

concernant "l'enquête nationale d'insécurité routière".		Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn, betreffende "de Nationale VerkeersOn- VeiligheidsEnquête".	
INTERPELLATIONS	19	INTERPELLATIES	19
Interpellation de M. Paul Delva	19	Interpellatie van de heer Paul Delva	19
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 "les récentes modifications apportées au plan de circulation dans le centre de Bruxelles".		betreffende "de recente aanpassingen aan het circulatieplan in het centrum van Brussel".	
Discussion – Orateurs :	21	Bespreking – Sprekers:	21
Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Fabian Maingain (DéFI) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Fabian Maingain (DéFI) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Paul Delva	26	Interpellatie van de heer Paul Delva	26
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 "la sécurité sur le réseau de la STIB".		betreffende "de veiligheid op het MIVB-net".	
Interpellation jointe de M. Eric Bott,	26	Toegevoegde interpellatie van de heer Eric Bott,	26
concernant "les nouvelles agressions de membres du personnel de la STIB par des jeunes".		betreffende "de nieuwe agressie tegen personeelsleden van de MIVB door jongeren".	
Discussion conjointe – Sprekers:	28	Samengevoegde bespreking – Orateurs :	28
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V) M. Eric Bott (DéFI)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V) De heer Eric Bott (DéFI)	

Interpellation de M. Boris Dilliès	33	Interpellatie van de heer Boris Dilliès	33
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 "la ligne de bus 71 et les aménagements y afférents".		betreffende "de buslijn 71 en de ermee verbonden aanpassingen".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	33	Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	33
concernant "le piétonnier de la chaussée d'Ixelles".		betreffende "de autovrije zone op de Elsensesteenweg".	
Interpellation jointe de Mme Julie de Grootte,	33	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Grootte,	33
concernant "l'abandon du projet de tramification du bus 71 et le projet de mise en piétonnier partielle de la chaussée d'Ixelles".		betreffende "het afstappen van het plan om bus 71 te vervangen door een tram en het plan om de Elsensesteenweg gedeeltelijk tot voetgangerszone te maken".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	33	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	33
concernant "le piétonnier de la chaussée d'Ixelles".		betreffende "de voetgangerszone op de Elsensesteenweg".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	34	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	34
concernant "le réaménagement de la chaussée d'Ixelles et la ligne 71 de la STIB".		betreffende "de heraanleg van de Elsenesteeweg en lijn 71 van de MIVB".	
Discussion conjointe – Orateurs :	44	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	44
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Boris Dilliès (MR)		De heer Boris Dilliès (MR)	
QUESTIONS ORALES	47	MONDELINGE VRAGEN	47
Question orale de M. Hervé Doyen	48	Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen	48
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 "l'installation du Wi-Fi sur l'ensemble du réseau de la STIB".		betreffende "de installatie van Wi-Fi op het hele MIVB-net".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	48	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	48
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'installation d'un téléphérique sur le plateau du Heysel".		betreffende "de plaatsing van een kabelbaan op de Heizelvlakte".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	48	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	48
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'achat de nouvelles rames de métro dans le cadre de l'automatisation des lignes".		betreffende "de aankoop van nieuwe metrostellen in het kader van de automatisering van de lijnen".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	48	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	48
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 politiques menées afin de développer le covoiturage".		betreffende "het beleid ter bevordering van het carpoolen".	
Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	49	Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	49
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 conditions de circulation très dangereuses pour les motards à hauteur des travaux de la STIB avenue Adolphe Buyl".		betreffende "de voor motorrijders zeer onveilige verkeerssituatie aan de MIVB-werken aan de Adolphe Buyllaan te Elsene".	
Question orale de M. Paul Delva	49	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	49
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 infrastructures de recharge pour voitures électriques".		betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".	
Question orale jointe de Mme Carla Dejonghe,	49	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe,	49
concernant "la nouvelle étude sur l'installation de bornes de rechargement".		betreffende "de nieuwe studie naar de invoering van elektrische laadpalen".	
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	49	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	49
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 "la cyclabilité de la chaussée de Wavre".		betreffende "de befietsbaarheid van de Waversesteenweg".	
Question orale de Mme Fatoumata Sidibé	49	Mondelinge vraag van mevrouw Fatoumata Sidibé	49
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 "la politique de la STIB à l'égard des personnes transgenres".		betreffende "het beleid van de MIVB tegenover transgenders".	
Question orale de Mme Céline Delforge	50	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	50
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 nouveaux desiderata de la Ville de Bruxelles en matière de transports publics autour du piétonnier".		betreffende "de nieuwe desiderata van de stad Brussel inzake openbaar vervoer rond de voetgangerszone".	
Question orale de M. Jamal Ikazban	50	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	50
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 "la légalité d'Uber X".		betreffende "de wettelijkheid van Uber X".	

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

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. De Lille.

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le Fonds de sécurité routière et l'affectation des moyens provenant des amendes de roulage et du contrôle technique".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- À la suite de la sixième réforme de l'État, une partie du Fonds de sécurité routière ainsi qu'une partie des recettes des amendes de roulage et du contrôle technique ont été régionalisées.

Il s'agit concrètement des amendes pour excès de vitesse (sauf sur autoroutes), pour non-respect de la signalisation routière, pour dépassement de la masse maximale autorisée et pour signalisation et dimensions incorrectes du chargement.

Toutefois, nous ignorons toujours les montants dont il est question et les critères de répartition.

Je suppose que le gouvernement fédéral et les Région se sont entendus en décembre 2015 sur les moyens à transférer. Qu'est-ce que cela représente concrètement pour Bruxelles ?

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer De Lille.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het Verkeersveiligheidsfonds en de besteding van de middelen uit de verkeersboetes en de autokeuring".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Door de zesde staatshervorming werd een deel van het Verkeersveiligheidsfonds geregionaliseerd, net als een deel van de ontvangsten uit de verkeersboetes en de autokeuring. De middelen verbonden aan de bevoegdheden die federaal blijven, worden niet uit het federale Verkeersveiligheidsfonds gehaald, omdat de federale overheid verantwoordelijk blijft voor zowel de lokale politiezones als de federale politie. De rest van de middelen gaat naar de gewesten.

Concreet gaat het over de inkomsten uit boetes voor snelheidsovertredingen (behalve op de autosnelwegen), voor het niet respecteren van de verkeerstekens, voor het overschrijden van de maximale toegelaten massa en voor incorrecte signalisatie en afmetingen van ladingen. Daarnaast gaat het ook om inkomsten uit de autokeuring.

Dans votre réponse à une question écrite de Mme d'Ursel, vous estimiez ce montant à 9 ou 10 millions d'euros pour la Région bruxelloise, en fonction des critères de calcul appliqués par le pouvoir fédéral.

La sécurité routière reste un enjeu majeur pour la Région bruxelloise. Malheureusement, il ressort des chiffres du premier semestre de 2015 une hausse du nombre de tués sur place et du nombre de blessés par rapport à la même période de 2014.

L'avenant à l'accord Beliris pour la période 2012-2014 prévoyait un budget pour actualiser les points noirs et procéder à des interventions au niveau des infrastructures. Cette étude est terminée et vous en avez communiqué les résultats.

Quels moyens seront-ils transférés par le pouvoir fédéral pour 2015 et 2016 et comment seront-ils affectés à la sécurité routière en Région bruxelloise ?

De quel pourcentage des moyens globaux s'agit-il ? Quels critères ont-ils été appliqués pour déterminer le montant alloué à la Région bruxelloise ? Quelle partie de ce montant ira aux recettes globales et quelle partie reviendra effectivement à la sécurité routière ?

Lors des discussions budgétaires, vous avez annoncé la création d'un Fonds régional de sécurité ainsi que l'approbation du projet d'ordonnance en première lecture par le gouvernement.

Quand ce projet d'ordonnance sera-t-il soumis au parlement ?

Ce fonds régional n'existe toujours pas. Quelles en sont les conséquences ? Cela signifie-t-il que le gouvernement ne peut pas mener de politique de sécurité routière ou existe-t-il d'autres solutions créatives ?

Op dit ogenblik is het onduidelijk hoeveel middelen er precies in het spel zijn en op basis van welke criteria ze verdeeld worden. Begin januari berichtte Vlaams minister van Verkeersveiligheid, Ben Weyts, dat er voor 2015 3 miljoen euro in het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds zit. Trots voegde hij eraan toe dat het in 2016 zelfs over 18 miljoen euro zou gaan. Hij vergat erbij te zeggen dat de Vlaamse regering in november uitging van inkomsten van maar liefst 162,5 miljoen euro en dat die raming veel hoger ligt dan wat er uiteindelijk naar het Verkeersveiligheidsfonds gaat.

Ik ga ervan uit dat de federale overheid en de gewesten in de loop van december 2015 een overeenkomst hebben gesloten over de over te dragen middelen. Wat betekent dat concreet voor Brussel?

In uw antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw d'Ursel schatte u dat het bedrag voor het Brussels Gewest tussen 9 en 10 miljoen euro zou liggen, naargelang de door de federale overheid gebruikte berekeningscriteria. U verwachtte de eerste inkomsten tegen maart 2015. Tijdens de begrotingsbesprekingen 2016 kregen we daarover echter nog geen duidelijkheid.

Verkeersveiligheid is en blijft een uitdaging voor het Brussels Gewest. De cijfers van het eerste semester van 2015 wijzen helaas op een stijging van het aantal gewonden en het aantal doden op de plaats van het ongeval, in vergelijking met dezelfde periode in 2014. Ik weet dat de cijfers vrij laag zijn en dus moeilijk te extrapoleren, maar verheugen doen ze ons allerminst.

In de bijakte van het Belirisakkoord voor de periode 2012-2014 wordt in middelen voorzien voor de update van de zwarte punten en voor infrastructuurwerken. De studie is afgerond en u hebt de resultaten ervan bekendgemaakt. Het komt er nu op aan om de juiste ingrepen te doen om de verkeersveiligheid effectief te verhogen.

Dat kost geld. Hoeveel geld wordt er overgedragen door de federale overheid en hoe zal dat worden besteed om de verkeersveiligheid in het Brussels Gewest te verhogen? Het beleid hangt immers volledig af van het geld dat in het op te richten gewestelijke verkeersveiligheidsfonds zit. Als er niets in zit, kan er in Brussel geen verkeersveiligheidsbeleid worden gevoerd. Als het voldoende

middelen bevat, zijn er extra's mogelijk. Dat hoop ik natuurlijk, maar dat hebt u nog niet bevestigd.

Hoeveel ontvangsten draagt de federale overheid in 2015 en 2016 over? Welk percentage van de totale middelen is dat? Welke criteria werden gehanteerd om het bedrag voor het Brussels Gewest te bepalen? Welk deel van de Brusselse ontvangsten gaan naar de algemene inkomsten en welk deel wordt effectief voor verkeersveiligheid gebruikt?

Bij de begrotingsbespreking kondigde u de oprichting van een apart gewestelijk verkeersveiligheidsfonds aan en stelde u dat de regering het ontwerp van ordonnantie in eerste lezing had goedgekeurd. Die oprichting is overigens een regeringsbeslissing van 19 december 2013.

Wanneer wordt het ontwerp van ordonnantie aan het parlement voorgelegd? Wat zijn de gevolgen van het feit dat het gewestelijke verkeersveiligheidsfonds nog niet bestaat? Betekent dat dat de regering geen verkeersveiligheidsbeleid kan voeren of denkt ze aan andere creatieve oplossingen?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *En effet, les recettes issues des perceptions immédiates, des règlements amiables et des amendes pénales pour les infractions routières dont les Régions sont responsables reviennent aux Régions depuis le 1er janvier 2015.*

Le Fonds bruxellois de sécurité routière créé par ordonnance rassemble ces recettes, que l'État fédéral estime à 11,7 millions d'euros par an. À ce montant s'ajoutera encore 1,2 million d'euros de rétributions pour les services fournis.

À ce jour, le gouvernement fédéral n'a pas encore transféré les recettes des amendes régionales. La concertation est en cours avec les départements de l'Intérieur, de la Mobilité, de la Justice et des Finances pour les paiements anticipés.

Toutes les recettes, hors rétributions et rentrées

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het klopt dat de ontvangsten uit onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en strafrechtelijke boetes voor verkeersovertredingen waarvoor de gewesten verantwoordelijk zijn, sinds 1 januari 2015 aan de gewesten toekomen. Eenvoudiger gezegd gaat het over de boetes voor overtredingen die vastgesteld worden op het grondgebied van het Brussels Gewest, met uitzondering van de autosnelwegen.

Het Brussels Verkeersveiligheidsfonds dat bij ordonnantie wordt opgericht, verzamelt die ontvangsten, die de federale overheid op 11,7 miljoen euro per jaar raamt. Daar komt ook nog 1,2 miljoen euro aan retributies voor geleverde diensten bij.

Tot nu toe heeft de federale overheid de ontvangsten uit de gewestelijke boetes nog niet

issues de l'organisation du transport exceptionnel et dangereux, découlant du transfert de la compétence de la Sécurité routière à la suite de la sixième réforme de l'État, sont intégralement reversées au Fonds de sécurité routière.

Les rétributions et rentrées issues de l'organisation du transport exceptionnel et dangereux sont perçues par le Fonds d'équipement, qui relève du ministre de la Mobilité.

Le 19 décembre 2013, le précédent gouvernement a décidé de créer un Fonds bruxellois de sécurité routière et l'initiative législative en a été prise au début de cette législature. L'ordonnance contenant le budget des voies et moyens pour l'année budgétaire 2015 prévoit également la création d'un fonds budgétaire organique, à savoir le Fonds de sécurité routière.

L'avant-projet d'ordonnance relatif à la création effective, à l'incorporation des recettes et à la fixation des postes de dépenses sera soumis au gouvernement en dernière lecture dans les prochaines semaines. Il sera ensuite soumis au parlement comme le veut l'usage.

Le fonds est opérationnel du point de vue budgétaire et toutes les recettes revenant à la Région peuvent être perçues.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Avec 11,7 millions d'euros de recettes d'amendes et 1,2 million d'euros de rétributions, le montant global est donc estimé à 12,9 millions d'euros. S'agit-il de l'estimation pour 2016 ou pour 2015 ? Ce montant de 12,9 millions d'euros est-il désormais fixé pour chaque année, ou ne sera-t-il*

overgemaakt. Eind 2015 berekenden de federale diensten de bedragen en nu is er overleg met Binnenlandse Zaken, Mobiliteit, Justitie en Financiën over de vooruitbetaling.

Alle ontvangsten, behalve retributies en inkomsten uit de organisatie van uitzonderlijk en gevaarlijk vervoer, die voortvloeien uit de overdracht van de bevoegdheid Verkeersveiligheid naar aanleiding van de zesde staats hervorming, worden integraal overgemaakt aan het Verkeersveiligheidsfonds.

De retributies en inkomsten uit de organisatie van uitzonderlijk en gevaarlijk vervoer worden geïnd door het Uitrustingsfonds onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit.

Op 19 december 2013 besliste de vorige regering inderdaad om een Brussels Verkeersveiligheidsfonds op te richten en bij het begin van deze regeerperiode werd daartoe het wetgevende initiatief genomen. In de ordonnantie van 15 december 2014 houdende de middelenbegroting voor het begrotingsjaar 2015 werd daartoe ook een organiek begrotingsfonds, namelijk het Verkeersveiligheidsfonds, opgericht.

Dat gebeurde door een paragraaf toe te voegen aan de ordonnantie.

Het voorontwerp van ordonnantie voor de effectieve oprichting, de toevoeging van de inkomsten en het vastleggen van de uitgavenposten zal in de eerstvolgende weken voor een laatste lezing aan de regering voorgelegd worden. Zoals gebruikelijk zal het daarna ter goedkeuring aan het parlement voorgelegd worden.

Het fonds is begrotingstechnisch operationeel en alle ontvangsten die het gewest toekomen op het vlak van verkeersveiligheid kunnen dus geïnd worden.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Vele vragen blijven nog open. Er zijn 11,7 miljoen euro ontvangsten uit boetes en 1,2 miljoen euro uit retributies. In totaal wordt het bedrag dus geraamd op 12,9 miljoen euro. Kunt u zeggen of dat de raming voor 2016 is, of hadden dit de inkomsten voor 2015 moeten zijn? Staat dat bedrag van

réglé qu'à la fin de l'année en fonction du nombre d'amendes perçues ?

Les discussions sont toujours en cours concernant le transfert. Le gouvernement bruxellois n'entreprendra donc rien jusqu'à ce que l'argent soit perçu ou a-t-il déjà prévu des budgets pour la sécurité routière ? Comment a-t-il résolu ce problème l'année dernière ?

Sur les 12,9 millions d'euros, quel montant sera-t-il affecté à la sécurité routière ? Quelle part ira-t-elle aux recettes globales et quelle part sera-t-elle utilisée pour la sécurité routière ?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- 2015 était une année de transition. Les moyens qui seront versés se rapportent à 2015 et 2016.

Il s'agit d'une estimation. Le montant final dépendra du nombre d'amendes perçues à Bruxelles. Je pense néanmoins que cette estimation est assez précise.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- Le montant de 12,9 millions d'euros vaut donc pour deux ans ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Non, par année.

Les recettes du fonds serviront exclusivement à améliorer la sécurité routière à Bruxelles.

Nous ne sommes évidemment pas restés les bras croisés en attendant cet argent. En témoignent l'étude sur les 30 zones noires, les campagnes sur le port de la ceinture et les campagnes concernant le BOB, que nous avons financées grâce aux rétributions, d'un montant de 800.000 euros, provenant des centres de contrôle technique et des auto-écoles bruxelloises agréées.

12,9 miljoen euro vanaf nu voor elk jaar vast, of wordt het bedrag pas op het einde van het jaar uitbetaald op basis van het aantal boetes? In dat geval zou het verkeersveiligheidsbeleid gekoppeld zijn aan het geld dat werd ontvangen.

Er zijn nog besprekingen aan de gang over de manier waarop de overdracht gebeurt. Onderneemt de Brusselse regering dan niets tot het geld ontvangen is, of heeft zij al fondsen ingepland voor verkeersveiligheid? Hoe heeft zij dat vorig jaar opgelost?

Hoeveel van de 12,9 miljoen euro zal voor verkeersveiligheid worden gebruikt in Brussel? Hoeveel van deze ontvangsten gaat naar de algemene inkomsten en welk deel wordt effectief gebruikt voor de verkeersveiligheid?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- 2015 was een overgangsjaar. De middelen die zullen worden doorgestort, hebben betrekking op 2015 en 2016.

Het gaat overigens om een schatting. Het uiteindelijke bedrag zal afhangen van het aantal boetes dat in Brussel wordt geïnd. Ik denk niettemin dat de schatting vrij precies is, aangezien ze gebaseerd is op de bedragen die de voorgaande jaren werden geïnd.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het bedrag van 12,9 miljoen euro is dus voor twee jaar?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Neen, per jaar.

De inkomsten van het fonds zullen uitsluitend voor het verhogen van de verkeersveiligheid in Brussel worden gebruikt en niet voor andere beleidsdomeinen, zoals huisvesting of mobiliteit. Het geld gaat dus naar trajectcontrole, nieuwe camera's, campagnes, enzovoort.

Uiteraard hebben wij in afwachting van dat geld niet stilgezeten. Ik denk aan de studie over de dertig zwarte zones, de campagnes rond het dragen van de gordel, de BOB-campagnes, enzovoort. Die acties hebben we gefinancierd met de retributies,

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Le gouvernement va donc désormais consacrer environ 12 millions d'euros supplémentaires à la sécurité routière. J'en suis ravi. J'espère que ce montant permettra d'améliorer sérieusement la sécurité routière.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais)*.- *C'est l'ambition de ce gouvernement.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'intégration d'un parcours à vélo dans l'examen du permis de conduire".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Un communiqué émanant de votre cabinet s'est fait l'écho de votre volonté d'avancer sur un permis de conduire "bruxellois", suite à la sixième réforme de l'État. Ce même communiqué indiquait que ce "nouveau

die wel al in het fonds gestort worden, een bedrag van 800.000 euro. Dat geld komt van de technische keuringscentra en van de erkende Brusselse rijsscholen.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als ik u goed begrijp, zal de regering vanaf nu ongeveer 12 miljoen euro extra uitgeven voor de verkeersveiligheid. Ik ben daar zeer blij mee. Het bedrag van Vlaanderen van 18 miljoen euro verbleekt daartegen. Ik hoop dat dat bedrag de regering in staat zal stellen om de verkeersveiligheid serieus te verbeteren.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat is de ambitie van deze regering.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het opnemen van een fietsparcours in het rijexamen".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Uit een communiqué van uw kabinet blijkt dat u met een aantal organisaties besprekingen voert over een Brussels rijbewijs.*

permis de conduire est actuellement en discussion avec un certain nombre d'organisations".

Pourriez-vous me dire si les associations cyclistes en font partie ? Celles-ci ont en effet avancé plusieurs suggestions par le passé, dont l'obligation pour les futurs conducteurs d'effectuer un parcours à vélo dans la circulation afin de se rendre compte des conditions dans lesquelles les cyclistes sont amenés à évoluer et, par voie de conséquence, de mieux prendre en compte ces usagers lors de leurs futurs déplacements motorisés.

Tout automobiliste qui a un jour enfourché son vélo en ville ressort en général transformé de cette expérience, et l'on peut espérer qu'une telle mesure puisse avoir des effets bénéfiques sur la sécurité routière (et sur le nombre de cyclistes victimes d'accident) ainsi que sur la facilité de circulation de ces usagers. Par exemple, un cycliste amené à devoir dévier de sa trajectoire pour contourner un véhicule stationné irrégulièrement sur une piste cyclable a peu de chances de reproduire un tel comportement une fois derrière le volant d'une voiture.

Dès lors, je souhaiterais savoir si cette option est examinée dans le cadre de votre projet de réforme.

M. le président. - La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État. - À la suite de la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour la formation à la conduite mais les autorités fédérales réglementent la définition des connaissances et compétences nécessaires à la conduite d'un véhicule. La réforme de la formation à la conduite en Région bruxelloise doit tenir compte de ce cadre et seules les aptitudes à la conduite des automobiles et des motos peuvent y être évaluées.

L'aptitude à la conduite et les bons réflexes dans la circulation s'acquièrent dès le plus jeune âge. C'est pourquoi nous misons sur les brevets de cycliste et ceux de piéton afin de faire participer les enfants les plus jeunes. L'évaluation des attitudes et comportements du candidat chauffeur par rapport aux usagers actifs de la route, tels que les piétons et les cyclistes, doivent être évalués dans le test d'aptitude à la conduite. Je tiens à intégrer la notion de respect envers les autres usagers dans la

Maken de fietsverenigingen daar ook deel van uit? Ze deden in het verleden meerdere voorstellen, waaronder het verplichten van toekomstige chauffeurs om zich met de fiets in het verkeer te begeven, zodat ze meer oog voor fietsers zouden hebben zodra ze gaan rijden. Dat moet de verkeersveiligheid ten goede komen.

Bekijkt u die mogelijkheid in het kader van uw hervormingsplannen?

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans). - *Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de rijopleiding, maar de federale overheid bepaalt welke kennis en vaardigheden vereist zijn om met een voertuig te rijden. De hervorming van de rijopleiding in het Brussels Gewest moet daar rekening mee houden.*

Rijvaardigheid en goede reflexen in het verkeer leer je van jongs af aan. Daarom hechten we zo veel belang aan het fietsers- en voetgangersbrevet voor jonge kinderen. De evaluatie van hoe beginnende chauffeurs zich gedragen ten opzichte van andere weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, moet deel uitmaken van de rijvaardigheidstest. Respect voor andere weggebruikers moet zeker een plaats krijgen in de volgende hervorming van het praktische en theoretische rijbewijs.

Er vinden momenteel besprekingen plaats met

prochaine réforme du permis de conduire, tant pratique que théorique et via toutes les filières.

Des discussions avec les représentants du secteur, comme les auto-écoles ou centres d'examen, sont en cours. Nous analysons comment inculquer davantage de respect dans la formation. Il me semble logique d'évaluer cette capacité dans le test de perception des risques. Ce principe prévaut tant pour les dangers lorsque l'on roule que dans le respect des autres usagers de la route.

Enfin, nous réformons la formation à la conduite en concertation avec nos collègues régionaux pour éviter de fortes divergences et donc une concurrence.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je vous remercie pour votre réponse un peu évasive, malgré mes questions précises, et qui suscite d'autres questions complémentaires. Avez-vous des contacts avec des associations cyclistes dans le cadre des discussions en cours sur la partie théorique ou pratique et sur les modifications envisagées ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Nous avons rencontré au cabinet le manager vélo juste avant les vacances, ainsi que Pro Velo. Nous avons évidemment beaucoup de contacts avec les associations de cyclistes.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est tout à fait rassurant. Vous évoquiez dans votre réponse les limites de votre champ d'intervention, mais votre ambition, elle, n'est pas limitée. La réforme de la formation à la conduite est discutée avec les autres Régions en vue de maintenir une certaine cohérence et de garantir une certaine harmonisation. Rien ne vous empêche, dans ce cadre, d'attirer l'attention sur la nécessité de mieux prendre en compte le respect à témoigner aux cyclistes, que ce soit dans la formation théorique ou pratique.

Par exemple, on pourrait intégrer dans l'examen théorique des questions relatives à l'angle mort, aux cyclistes... Ceci pourrait faire rapidement consensus avec vos collègues des autres Régions. Ce serait, au-delà de ce qui est déjà fait en termes

sectorvertegenwoordigers zoals autorij scholen en examencentra. We bekijken hoe we de notie respect beter kunnen opnemen in de opleiding. Het lijkt me logisch dat dat deel gaat uitmaken van de risicoperceptietest.

We hervormen de rijopleiding in samenspraak met de collega's van de andere gewesten om al te grote verschillen en ongezonde concurrentie te vermijden.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Uw antwoord blijft een beetje vaag, hoewel mijn vragen precies waren. Bovendien roept het nieuwe vragen op. Staat u in contact met de fietsverenigingen in het kader van de hervorming van de rijopleiding?*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).*- *We hebben de fietsmanager en Pro Velo net voor de vakantie op het kabinet ontmoet. We staan uiteraard voortdurend in contact met de fietsverenigingen.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat is een goede zaak. U had het over de beperkte mogelijkheden binnen uw bevoegdheden, maar uw ambitie hoeft niet beperkt te zijn. Over de hervorming van de rijopleiding wordt met de andere gewesten overlegd om enige samenhang te behouden. Dat belet u niet om in de theoretische of praktische rijopleiding de aandacht te vestigen op de fietsers.*

In het theoretische examen zouden er bijvoorbeeld vragen over fietsers en over de dode hoek opgenomen kunnen worden. Daar zullen uw collega's van de andere gewesten niet tegen zijn.

In de praktijk zouden chauffeurs moeten kunnen ondervinden wat het betekent om in druk verkeer te fietsen. We kunnen beginnen met de bewustmaking

de sensibilisation, une conscientisation bienvenue au moment du passage du permis.

Dans la pratique, il faudrait pouvoir concrètement tester en quoi consiste être cycliste dans un trafic dense. C'est peut-être difficile à mettre en place, puisque les auto-écoles ne sont pas toutes dotées de vélos et que tout le monde ne passe pas par celles-ci. On pourrait néanmoins travailler sur la conscientisation des automobilistes professionnels : chauffeurs de taxi, de la STIB...

Beaucoup de taximen sont plus attentifs aux cyclistes que la plupart des automobilistes, mais on pourrait mettre en place un module systématique de sensibilisation, avec une partie pratique, dans le cursus certifiant la profession de chauffeur de taxi. Sur cela aussi, vous pouvez peser directement.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Je souscris tout à fait à votre propos. Dans le cadre de cette réforme, la notion de respect des usagers actifs - je préfère ce terme à "usagers faibles" - sera au cœur des formations dans les auto-écoles ainsi que de l'examen de passage du permis.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'enquête nationale d'insécurité routière".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *D'après l'enquête nationale annuelle d'insécurité routière de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) présentée début janvier, les automobilistes seraient plus agressifs et distraits à Bruxelles que*

van beroepschauffeurs. In de opleiding tot taxichauffeur kunt u wel het verschil maken.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Daar ben ik het helemaal mee eens. Respect voor actieve weggebruikers wordt de kern van de hervorming en zal getest worden bij het halen van het rijbewijs.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de Nationale VerkeersOnveiligheidsEnquête".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) neemt sinds 2012 elk jaar een Nationale VerkeersOnVeiligheidsEnquête af om te weten hoe veilig of onveilig de Belg zich in het verkeer voelt

dans les autres Régions. En outre, le nombre d'accidents y aurait augmenté pour la première fois depuis longtemps et il y aurait trop de délits de fuite, de stationnements sauvages et d'incivisme. Davantage de courtoisie et de civisme s'imposent dans la circulation bruxelloise.

Suite à la présentation de cette enquête, vous avez annoncé que la formation à la conduite automobile devait davantage mettre l'accent sur la citoyenneté et le civisme. Il faut en outre augmenter les contrôles et la répression des comportements dangereux.

De quels comportements s'agit-il précisément ? Comment expliquez-vous la différence entre les Régions ? Est-elle liée à l'aspect urbain de Bruxelles ? Comment favoriserez-vous la courtoisie sur les routes bruxelloises ?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *L'IBSR doit analyser les raisons de la conduite plus incohérente, distraite, agressive, irrespectueuse et dangereuse des Bruxellois qui roulent trop vite ou trop lentement et ne respectent pas les distances de sécurité. Le phénomène est peut-être dû à la congestion dans la capitale, la densité du trafic incitant les gens à dépasser plus rapidement les bornes, mais ce n'est pas scientifiquement démontré.*

Dans une ville densément peuplée, la conduite demande une attention accrue aux autres usagers de la route.

Il faut en effet mettre un terme à la conduite

en gedraagt. De enquête die begin januari werd gepresenteerd, werd voor het eerst ook afgenomen in onze vier buurlanden: Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

Uit de enquête blijkt dat Brusselaars, meer dan de andere Belgen, geconfronteerd worden met agressieve en afgeleide bestuurders. Zo kwam 37% van de Brusselaars reeds in contact met een agressieve bestuurder, tegenover 31% van de Vlamingen of Walen. Ook afgeleide bestuurders zijn een groter probleem in Brussel (44%) dan in Wallonië en Vlaanderen. Daarnaast stegen de ongevallencijfers afgelopen jaar voor het eerst sinds lang. Onze stad telt ook nog te veel vluchtmisdrijven en respectloos rij- en parkeergedrag. Kortom, onze stad heeft een grote nood aan een hoffelijker en respectvoller verkeer.

Naar aanleiding van de resultaten van de enquête kondigde u aan dat er in de rijopleiding meer ingezet moet worden op burgerzin en respect. Jongeren die hun rijbewijs willen halen, moeten een aantal omgangsvormen worden bijgebracht. Daarnaast is er ook nood aan repressie van dergelijk gedrag en moet de pakkans van verkeersonveilig gedrag omhoog.

Over welk gedrag gaat het precies? Hoe verklaart u het verschil tussen de gewesten? Heeft de stedelijkheid van Brussel daar iets mee te maken? Hoe wilt u ervoor zorgen dat de hoffelijkheid in het Brusselse verkeer toeneemt?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Volgens de VerkeersOnVeiligheidsEnquête van 2015 storen de weggebruikers zich aan het volgende gedrag: verward zijn, afgeleid zijn, agressief zijn, geen rekening houden met andere weggebruikers, gebrek aan respect, gevaarlijke fouten maken, zich bezondigen aan overdreven en onaangepaste snelheid, geen veilige afstand houden en te traag rijden.

Verder onderzoek door het BIVV moet aangeven waarom een Brusselaar daarmee meer in contact komt of dat alleszins zo aanvoelt, dan iemand die Vlaanderen of Wallonië rijdt. Waarschijnlijk is dat te wijten aan de grootstedelijke verkeerscongestie. De hogere densiteit kan ervoor zorgen dat mensen

grossière et agressive. Comme annoncé, le gouvernement veut intégrer les notions de respect et de civisme à la réforme à venir du permis de conduire, aussi bien dans sa partie théorique que dans sa partie pratique, autant via la filière libre que les auto-écoles.

L'intégration concrète de ces principes est en discussion avec les auto-écoles, les centres d'examen et les associations cyclistes, notamment. Les différentes manières d'enseigner une conduite automobile plus sûre sont à l'étude.

Nous utiliserons probablement le test de perception du risque, qui existe notamment au Royaume-Uni. Le test consiste en des simulations et permet d'examiner si les candidats conducteurs sont aptes à détecter les dangers dans la circulation. Dans les pays où le test a été intégré à l'examen théorique, les résultats à l'examen pratique ont été bien meilleurs parce que les candidats étaient mieux préparés à la conduite dans la circulation.

Le respect et le civisme dans la circulation seront le fil rouge de toutes les campagnes de sensibilisation que l'administration va élaborer.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Nous parlons souvent de rendre la ville aux Bruxellois et d'une ville à dimension humaine. La sécurité routière est un aspect de cette volonté.*

Dans la mesure où le nombre de véhicules

iets sneller over de schreef gaan, al is dat niet wetenschappelijk bewezen. Het BIVV zal dat verder in kaart brengen en onderzoeken.

Het is evident dat het verkeer in een grootstedelijke context drukker is. In een dichtbevolkte stad vergt het rijden meer specifieke aandacht door de verschillende actoren op de weg, namelijk auto's, meer en meer fietsers, voetgangers en trams. Ook files kunnen mensen wat zenuwachtiger maken. Al die elementen spelen mee.

U hebt gelijk dat aan het onhoffelijke en agressieve gedrag een halt moet worden toegeroepen. Zoals aangekondigd wil de regering in de komende hervorming van het rijbewijs de notie respect en hoffelijkheid integreren, zowel in het theoretische als in het praktische deel en zowel in de vrije begeleiding als in de rij scholen.

Over de praktische uitwerking spreken we op dit ogenblik onder meer met rij scholen, examencentra en fietsersverenigingen. We onderzoeken verschillende mogelijkheden om verkeersveilig gedrag aan te leren.

Waarschijnlijk zullen we gebruik maken van de risicoperceptietest. Die test bestaat al in een aantal buurlanden zoals het Verenigd Koninkrijk, maar is nieuw voor België. De test wordt geïntegreerd in het theoretische gedeelte en gaat na of kandidaat-bestuurders in staat zijn om risico's in het verkeer te detecteren. Dat gebeurt aan de hand van simulaties, zoals piloten dat moeten oefenen in een vluchtsimulator. In landen waar de test aan het theoretische gedeelte werd toegevoegd, zijn de resultaten op het praktijkexamen veel beter omdat de kandidaten beter zijn voorbereid op rijden in het verkeer.

In alle bewustmakingscampagnes die de administratie zal uitwerken, zal respect en hoffelijkheid in het verkeer als een rode draad worden opgenomen.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- We spreken dikwijls in het parlement over het teruggeven van de stad aan de Brusselaars, over een stad op mensenmaat. Verkeersveiligheid maakt daar zeker deel van uit.

circulant en ville est un facteur d'agressivité chez les automobilistes, faire diminuer l'un atténuerait l'autre.

En termes de prévention, vous me semblez faire les bons choix. Le test de perception du risque peut être un instrument très utile dans notre environnement urbain. Il est également positif que vous veuillez mettre davantage l'accent sur le respect et le civisme dans la formation à la conduite.

Enfin, nous devons être fermes par rapport aux conducteurs qui roulent agressivement et font preuve de manque de civisme.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les récentes modifications apportées au plan de circulation dans le centre de Bruxelles".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *La période d'évaluation du piétonnier créé dans le centre de Bruxelles en juin 2015 touche à sa fin. Cette évaluation inclurait de nouveaux comptages des véhicules motorisés afin de déterminer si le nouveau plan de circulation rencontre ses objectifs*

De verkeersagressie in Brussel is onder meer te wijten aan het feit dat er te veel auto's in de stad rijden. Als we het aantal auto's terugdringen, zal dat de agressiviteit van een aantal autobestuurders doen verminderen.

De zaken waar u op inzet op het vlak van preventie lijken mij de juiste keuzes. De risicoperceptietest kan een heel nuttig instrument zijn, zeker in onze stedelijke omgeving. Het is ook een goede zaak dat u in de rijopleiding in Brussel meer de nadruk wilt leggen op de kernbegrippen respect en hoffelijkheid.

Tot slot moeten we streng optreden tegen hardleerse bestuurders die overdreven agressief rijgedrag en een gebrek aan respect vertonen.

Ik wens u veel succes met de uitvoering van uw plannen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de recente aanpassingen aan het circulatieplan in het centrum van Brussel".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De voetgangerszone die eind juni 2015 in het centrum van Brussel ingevoerd werd, zou een testperiode krijgen van acht maanden. Die testfase loopt op zijn einde.

et si des effets négatifs sont à déplorer. Le plan de circulation serait ensuite définitivement modifié sur cette base en 2016.

La Ville de Bruxelles a apporté des modifications au plan de circulation au cours de la phase de test, avant l'évaluation finale, et au début de cette année. S'il est logique de procéder à des adaptations dans le cadre d'une intervention d'une telle envergure, il ne faudrait pas que celles-ci nuisent à une évaluation correcte et conséquente.

La Ville de Bruxelles a en outre demandé à la Région d'apporter des modifications à l'aménagement de la Petite ceinture, et à la STIB, de modifier le tracé des lignes de bus 46, 48 et 95. Ces modifications s'intègrent-elles au nouveau plan bus de la STIB élaboré sur la base d'une analyse approfondie de la situation ?

Bien que le piétonnier du centre-ville contribue au développement de Bruxelles en tant que ville européenne moderne, les mesures qui y ont trait doivent être instaurées avec prudence, compte tenu de leur impact sur la mobilité de toute la Région.

Sur la base de quels éléments les dernières modifications au plan de circulation ont-elles été apportées ? Quel sera leur impact sur la circulation dans les autres communes ? La Région a-t-elle été associée au processus décisionnel de la Ville de Bruxelles ?

Quand et comment le plan de circulation sera-t-il évalué ? Par vous, Bruxelles Mobilité ou la Ville de Bruxelles ? Comment les comptages du trafic automobile se feront-ils et dans quel périmètre ? La Région sera-t-elle associée à l'évaluation ?

Qu'avez-vous répondu à la demande de la Ville de Bruxelles d'adapter l'aménagement de la Petite ceinture ? De quelles modifications s'agit-il ? Comment la STIB réagit-elle aux demandes d'adaptation des tracés des lignes de bus 46, 48 et 95 ? Le nouveau plan bus est-il en accord avec ces modifications ? En quoi consistent-elles ?

De evaluatie van die testfase zou onder meer nieuwe tellingen omvatten van het gemotoriseerde verkeer, om na te gaan of het nieuwe circulatieplan zijn doel bereikt heeft en of er ongewenste neveneffecten optreden. Op basis van die evaluatie zou het circulatieplan in de loop van 2016 gewijzigd worden. Daarna zouden er geen aanpassingen meer mogelijk zijn.

Recent voerde de stad Brussel enkele wijzigingen door aan het circulatieplan. Ze deed dat nog tijdens de testfase, voor de eindevaluatie. Eerder dit jaar deed de stad dat ook al. Dat er ten gepasten tijde bijstellingen doorgevoerd worden, is logisch bij een dergelijke verregaande ingreep als het circulatieplan, maar ze mogen natuurlijk geen afbreuk doen aan de correcte en consequente evaluatie op het einde van de testfase.

In het verlengde van de recente aanpassingen vraagt de stad Brussel aan het Brussels Gewest om enkele aanpassingen door te voeren aan de inrichting van de Kleine Ring. Verder vraagt ze aan de MIVB om het traject van de buslijnen 46, 48 en 95 te wijzigen. De vraag is of dat strookt met het nieuwe Busplan dat de MIVB onlangs voorstelde, en dat gestoeld is op een gedegen evaluatie van de situatie.

De verkeersvrije centrale lanen kunnen een bijdrage leveren om van onze stad een moderne Europese stad te maken. Toch moeten de bijhorende maatregelen met de nodige omzichtigheid ingevoerd worden, zeker omdat ze onvermijdelijk een impact hebben op de mobiliteit in het hele gewest.

Op welke gegevens zijn de recente wijzigingen aan het circulatieplan gebaseerd? Was het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de beslissing van de stad Brussel betrokken? Welke impact verwacht u op het verkeer in de andere gemeenten?

Wanneer en hoe zal de eindevaluatie van het circulatieplan gebeuren? Zorgt u daar zelf voor of doen Brussel Mobiliteit of de stad Brussel dat? Op welke manier en binnen welke perimenter zullen de tellingen van het gemotoriseerde verkeer plaatsvinden? Zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de eindevaluatie betrokken worden?

Wat is uw reactie op de vraag van de stad Brussel in verband met aanpassingen aan de Kleine Ring?

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La décision de transformer les boulevards centraux en zone piétonne émanait avant tout de la Ville de Bruxelles. À l'époque, vous aviez déclaré vouloir attendre les comptages pour modifier au besoin l'offre au niveau des lignes de prémétro nord-sud.*

L'évaluation finale tiendra-t-elle compte de l'impact sur les transports en commun ? L'offre sera-t-elle modifiée en conséquence ?

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Il y a d'abord la modification du plan de circulation et la manière dont il est implanté. Certaines modifications ont déjà été concrétisées. C'est le cas du "tourner à droite" sur la place De Brouckère avec le changement que cela implique. D'autres modifications sont en attente. Le point n'a toujours pas été évoqué au conseil communal de la Ville de Bruxelles.

On a un peu de mal à voir comment tout cela s'imbrique dans les décisions qui vous importent et par rapport à l'implication et aux conséquences pour le transport public. Je pense par exemple à la réouverture dans les deux sens du boulevard

Bespreking

Over welke aanpassingen gaat het precies? Hoe reageert de MIVB op de vraag van de stad in verband met wijzigingen aan buslijnen 46, 48 en 95? Zijn die wijzigingen te verzoenen met het nieuwe Busplan? Over welke wijzigingen gaat het precies?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het verkeersvrij maken van de centrale lanen was vooral een beslissing van de stad Brussel. U zei destijds dat het openbaar vervoer nog niet aan de nieuwe situatie aangepast was.

Ik vroeg u ten tijde van de invoering van de autovrije zone of de MIVB meer reizigers op tramlijnen 3 en 4 verwachtte en u antwoordde dat u de tellingen afwachtte om desgewenst het ondergrondse aanbod in de Noord-Zuidpremetrotunnel aan te passen. We zijn nu meer dan een half jaar verder en de gevolgen voor de betrokken lijnen zijn stilaan duidelijk.

Wordt er in de eindevaluatie ook rekening gehouden met de impact op het openbaar vervoer? Zal het aanbod gewijzigd worden? In de krant las ik dat er tijdens de spits meer trams en bussen zullen rijden, maar ik weet niet of dat ook geldt voor de lijnen in het stadscentrum.

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (*in het Frans*).- *Bepaalde wijzigingen van het circulatieplan werden al doorgevoerd, andere nog niet, en moeten nog aan bod komen in de gemeenteraad van Brussel-Stad.*

Leiden de beslissingen van de stad Brussel in verband met de voetgangerszone mogelijk tot wijzigingen voor de verschillende tram- en buslijnen rond die zone?

Uw plan voor de gewijzigde buslijnen treedt vandaag in werking, terwijl de voetgangerszone pas aan het einde van de maand wordt geëvalueerd. Daardoor is er onvoldoende tijd om

Lemonnier, qui permet de dégager un certain nombre de possibilités pour les bus. Les modifications décidées par la Ville et qui ont été implantées ou qui vont l'être vont-elles impliquer des changements éventuels pour les différentes lignes autour de ce piétonnier ?

Deuxièmement, nous arrivons ici avec un plan que vous avez présenté et qui est entré en vigueur aujourd'hui. Il concerne des modifications de lignes de bus. La période d'évaluation du piétonnier qui est censée arriver à la fin du mois ne permettra dès lors pas le temps d'évaluer tous les changements du plan de circulation. Les modifications qui seront faites à ce plan risquent demain d'à nouveau toucher les lignes de bus.

Je pense par exemple au fameux bus 86, qui est censé faire le tour du piétonnier et qui jusqu'à présent, en termes de chiffres, ne semble pas être un grand succès, selon les dires de la presse. À terme, au bout de la phase d'évaluation, ce bus sera-t-il modifié ? Va-t-on revoir son parcours ? Quelle est la marge de manœuvre que la STIB laissera pour les modifications de ses lignes directement ou non concernées par le plan de circulation et par le piétonnier dans le centre-ville ?

Par exemple, comptez-vous nous présenter en commission les statistiques de fréquentation des différentes lignes afférentes au piétonnier ? Selon moi, il faudra le faire tôt ou tard. À partir du moment où il y a une évaluation, il faut pouvoir s'arrêter et faire les comptes. On sait qu'il y a eu, lors de la mise en place, tout un nombre de simulations effectuées sur la définition de ce plan de circulation. J'aimerais bien que nous puissions en faire le bilan. Cela devrait normalement être réalisé à la fin de ce mois-ci.

En ce qui vous concerne, il nous faudrait aussi le bilan de l'impact de ce plan de circulation sur les lignes de bus. A-t-on connu une augmentation importante de la fréquentation des usagers qui venaient auparavant par métro ou prémétro ? Les lignes de bus et les modifications apportées permettent-elles de répondre à la demande ? Quel est le nombre de plaintes que vous avez reçues ?

J'aimerais que ce parlement puisse à tout le moins disposer de cette évaluation. À défaut, on ne pourra pas parler de véritable évaluation. On aura juste mis en place ce plan de circulation, tout comme un

alle wijzigingen in het circulatieplan te beoordelen en lopen we het risico dat de buslijnen opnieuw hinder ondervinden van de voetgangerszone.

Bus 86 bijvoorbeeld, die rond de voetgangerszone rijdt, wordt weinig gebruikt. Wordt de route van die bus herzien? Hoeveel manoeuvreerruimte laat de MIVB voor wijzigingen aan de lijnen die rechtstreeks of onrechtstreeks met het circulatieplan en de voetgangerszone in het stadscentrum in aanraking komen?

Kunt u ons informatie bezorgen over de reizigersaantallen voor de lijnen rondom de voetgangerszone? Vroeg of laat moeten we een balans opmaken van de impact van de voetgangerszone en het circulatieplan.

Welke gevolgen heeft het circulatieplan voor de buslijnen? Zijn er meer reizigers die nu de bus nemen, terwijl ze vroeger de metro of de premetro gebruikten? Volstaan de bestaande buslijnen en de aangebrachte wijzigingen om aan de vraag te voldoen? Hoeveel klachten kreeg u binnen?

De parlementsleden moeten over de resultaten van de evaluatie kunnen beschikken. Anders mogen we het geen echte evaluatie noemen, dan hebben we gewoon een circulatieplan en wat wijzigingen voor de buslijnen doorgevoerd, maar kunnen we niet zeker weten of we daarmee wel aan de behoeften van de Brusselaars tegemoetkomen.

Omdat nogal wat mensen problemen lijken te hebben om in de voetgangerszone te geraken, zou het interessant zijn te weten hoeveel personen daarvoor de metro en de premetro gebruiken. Een elektrisch busje dat door de voetgangerszone rijdt, zou bovendien de problemen met de reisweg van bus 86 kunnen oplossen.

Bent u van plan om de halte van bus 95 voor het parlement te laten verplaatsen? De bussen blokkeren geregeld de ingang van de parking.

certain nombre de changements relatifs à nos lignes de bus, mais dans les faits, rien ne bougera. Ce ne serait donc pas une véritable évaluation. Je ne suis pas sûr que nous rencontrions actuellement tous les besoins des habitants avec le plan de circulation et le plan bus relatifs au piétonnier.

Enfin, arriver au cœur du piétonnier semble être un vrai problème. À cet égard, l'étude sur le nombre de personnes utilisant le métro et le prémétro sera intéressante. Au vu des constats et de l'évaluation du plan de circulation, ne serait-il pas opportun de prévoir un petit bus électrique qui circulerait dans les rues piétonnes ? Cela pourrait d'ailleurs résoudre la question de l'itinéraire du bus 86.

Voilà une série de questions qui méritent d'être posées, sachant que la phase d'évaluation du piétonnier se termine à la fin du mois et que les adaptations en cours demeurent pour l'instant marginales.

Un dernier mot encore pour savoir si l'arrêt du 95 situé devant le Parlement va être déplacé, parce que les bus bloquent régulièrement l'entrée des parkings.

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Le Collège des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles a approuvé les modifications le 17 décembre 2015. Celles-ci sont fondées sur une évaluation des services techniques de la Ville et les commentaires des habitants.*

La Ville consulte la Région de façon formelle et informelle. Nous savions donc que ces changements se préparaient. La période d'essai dure huit mois. Les interventions intermédiaires étaient prévues fin février. En mars, nous devrions donc pouvoir procéder à l'évaluation sur la base des chiffres. La Ville s'en chargera et la Région lui apportera son soutien.

La Région examinera les chiffres des comptages que lui fournira la Ville. Avant que la Ville n'en formule la demande, la Région avait déjà soupesé les modifications à apporter à la Petite ceinture en vue de son amélioration, en tenant compte de la piste cyclable qui sera aménagée le long de son parcours, des feux de signalisation et des

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Op 17 december 2015 heeft het college van burgemeester en schepenen van de stad Brussel de veranderingen goedgekeurd. Zij zijn gebaseerd op een evaluatie van de technische diensten van de stad en op opmerkingen van de bewoners.

De stad pleegt echter ook formeel en informeel overleg met ons. Wij wisten dus dat deze veranderingen op til waren. De testfase duurt acht maanden. De tussentijdse ingreep was eigenlijk eind februari gepland. In maart zouden wij dus moeten kunnen evalueren op basis van cijfers. De stad zal de evaluatie uitvoeren en het gewest zal haar daar bij ondersteunen.

De stad doet tellingen en speelt deze cijfers aan ons door, zodat ook wij ze kunnen analyseren. Voordat de stad Brussel haar vraag stelde, gingen wij al na met welke aanpassingen de Kleine Ring kan worden geoptimaliseerd, rekening houdend met het geplande fietspadennet langs de Kleine Ring, met de verkeerslichten en de kruispunten. Op dit

carrefours.

La Ville de Bruxelles a en outre interrogé la STIB sur trois lignes de bus que le gouvernement souhaite également examiner.

(poursuivant en français)

Bien que nous ne disposions pas encore du rapport final de la STIB, il va de soi que nous avons entretemps déjà eu des indices quant à la direction empruntée. On réfléchit ainsi aux moyens d'adapter ou d'améliorer le réseau des bus au sein du Pentagone.

J'évoquerai également l'exercice plus global du nouveau masterplan bus.

(poursuivant en néerlandais)

Celui-ci constituera le moment définitif pour prendre des décisions. L'option d'un minibus électrique desservant le centre-ville restant ouverte, nous l'incluons à nos réflexions.

(poursuivant en français)

Nous sommes en train de plancher sur les terminus des lignes 48 et 95. Nous avons soumis à la présidence de ce parlement l'élaboration d'une proposition pour le printemps. Je pense que la solution satisfera tout le monde.

En résumé, nous étions au courant de la décision de la Ville de Bruxelles, mais nous ne l'avons pas encore validée formellement.

L'évaluation sera faite en mars, puisque la période de test se termine fin février. Nous analyserons l'impact de la mesure sur le réseau des bus.

Enfin, quand les parlementaires me demandent des informations, j'ai l'habitude de les leur donner. Cela vaut aussi pour les chiffres que nous possédons pour ce dossier.

(poursuivant en néerlandais)

J'ai demandé à la STIB d'examiner l'impact sur les lignes de tram. Augmenter la fréquence des lignes 3 et 4 est difficile car le réseau est déjà saturé dans le tunnel Nord-Midi. C'est d'ailleurs pour cela qu'un vrai métro sera développé sur ce

ogenblik is het nog voorbarig om daar al dieper op in te gaan.

De stad Brussel heeft over drie buslijnen inderdaad een aantal vragen gesteld, maar ook wij hebben enkele vragen over deze buslijnen.

(verder in het Frans)

De MIVB moet nog met haar eindverslag komen, maar we hebben toch al enkele aanwijzingen over de richting die ze wil volgen. Zo wil de maatschappij het busnet binnen de Vijfhoek aanpassen of verbeteren.

Ik wil het met de MIVB ook over het nieuwe busplan hebben.

(verder in het Nederlands)

Dat zal het definitieve moment zijn om beslissingen te nemen. Ik houd de optie van een kleinere elektrische bus in het centrum van de stad nog altijd open. Ook daar houden we bij de voorbereidingen rekening mee.

(verder in het Frans)

We hopen tegen de lente een voorstel voor de eindhaltes van buslijnen 48 en 95 te kunnen doen dat voor iedereen bevredigend is.

We waren op de hoogte van de beslissing van Brussel-Stad, maar keurden die nog niet formeel goed. In maart evalueren we de voetgangerszone en de invloed ervan op het busnet. Uiteraard bezorg ik de parlementsleden alle gegevens waarover ik beschik.

(verder in het Nederlands)

Ik heb de MIVB ook gevraagd om na te gaan wat de impact op de tramlijnen is. Een verhoging van de frequentie van de lijnen 3 en 4 is moeilijk, omdat het net nu al verzadigd is. Wij kunnen geen extra trams meer door de noord-zuidtunnel sturen. Dat is de reden waarom er op dat stuk een echte metro zal komen.

tronçon.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Vous confirmez donc que l'évaluation du piétonnier et du nouveau plan de circulation seront publiques et que nous pourrons en débattre en commission.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je réponds toujours aux questions qui me sont posées.*

(Remarques de M. Maingain)

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je prends cette réponse pour un oui. L'évaluation porte-t-elle, par ailleurs, uniquement sur la mobilité ou est-elle élargie à d'autres aspects, comme les plaintes des commerçants ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous devez le demander à la Ville.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je ne suis pas encore conseiller communal de la Ville !*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *M. Maingain l'est bien, lui. Il peut en faire la demande et le fait d'ailleurs déjà...*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *J'espère que l'évaluation du nouveau plan de circulation ne se limitera pas à la mobilité car les nouveautés auront des répercussions bien au-delà de cet aspect.*

Pour ce qui est de la Petite ceinture, la circulation y sera améliorée, des pistes cyclables sont prévues, on examine les carrefours et les demandes de la Ville seront intégrées aux modifications prévues.

Au niveau des lignes de bus, des demandes de la Région s'ajouteraient à celles de la Ville, et j'espère que les discussions avec la STIB à ce sujet se font de façon claire et structurée. Enfin, parallèlement aux contacts informels actuels, je gage que les consultations officielles de mise sont prévues. Les Bruxellois y ont droit.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik twijfel er niet aan dat de evaluatie van de voetgangerszone in de stad en van het hele nieuwe verkeersplan openbaar wordt en dat we de evaluatie in deze commissie kunnen bespreken.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik antwoord altijd op vragen die mij gesteld worden.

(Opmerkingen van de heer Maingain)

De heer Paul Delva (CD&V).- Belangrijker nog dan de wijze waarop de evaluatie gebeurt, is de inhoud ervan. Wordt alleen het aspect mobiliteit geëvalueerd, of zal de evaluatie veel ruimer zijn en bijvoorbeeld ook rekening houden met de klachten van de handelaars.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat moet u aan de stad vragen.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik ben nog geen gemeenteraadslid in de stad.

De heer Pascal Smet, minister.- De heer Maingain is dat wel. Hij kan dat doen en hij doet dat trouwens al.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik hoop dat de evaluatie ruim genoeg zal zijn en niet alleen rekening houdt met het mobiliteitseffect. Het effect van het nieuwe circulatieplan voor de hele stad is veel ruimer dan dat.

Verder werkt u aan de optimalisatie van de Kleine Ring en aan een betere doorstroming. Er komen sowieso fietspaden en u bekijkt de kruispunten. U zult de vragen van de stad Brussel opnemen in het geheel van de aanpassingen van de Kleine Ring.

De stad Brussel heeft een aantal vragen over de buslijnen voor de MIVB, maar u zegt dat u daarover ook een aantal vragen voor de stad hebt. Ik hoop dat alle besprekingen op een gestructureerde en ordentelijke manier gebeuren. U zegt dat er informele contacten zijn geweest, maar het is nuttig dat er op een aantal domeinen ook

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la sécurité sur le réseau de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ERIC BOTT,

concernant "les nouvelles agressions de membres du personnel de la STIB par des jeunes".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *La problématique de la sécurité sur le réseau de la STIB est régulièrement abordée.*

L'an dernier, suite à l'agression d'un chauffeur de la STIB par un automobiliste, je vous avais interrogé sur les initiatives que vous preniez pour éviter ce type d'incidents.

Vous m'aviez alors communiqué le nombre d'incidents consignés par la STIB en 2014, soit 133 plaintes pour agression physique et 702 plaintes pour agression verbale. Le nombre d'agressions physiques était, par ailleurs, en diminution depuis 2011.

Vous aviez cité une série de mesures destinées à garantir la sécurité dans les stations de métro : contrôles par le personnel de la STIB, collaboration entre la STIB et la police fédérale du métro, installation de caméras de surveillance.

Vous aviez également répondu qu'il était extrêmement difficile de prévenir le phénomène de

formele contacten zijn. De Brusselaars hebben daar recht op.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de veiligheid op het MIVB-net".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ERIC BOTT,

betreffende "de nieuwe agressie tegen personeelsleden van de MIVB door jongeren".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De veiligheid op het MIVB-net komt regelmatig ter sprake. In september van vorig jaar legde het personeel van de MIVB in de remise van Haren het werk neer na een geval van verkeersagressie door een autobestuurder de dag voordien.

Het gevolg was dat er op zeventien MIVB-lijnen geen en op vijf andere lijnen een beperkt aantal bussen uitreden. Naar aanleiding van dat geval van verkeersagressie vroeg ik u welke initiatieven u neemt om verkeersagressie tegen MIVB-personeel te voorkomen.

In uw antwoord verwees u naar cijfers uit 2014. De MIVB registreerde toen maar liefst 133 gevallen van fysiek geweld en 702 van verbale agressie. En dat zijn louter de geregistreerde klachten. Ik vrees dat de werkelijke cijfers nog hoger liggen. Het goede nieuws was dat het aantal gevallen van fysiek geweld sinds 2011 jaarlijks gedaald was.

U haalde een aantal maatregelen aan die de veiligheid in de metrostations moeten garanderen:

l'agressivité dans la circulation routière. En témoigne la récente agression de contrôleurs de la STIB par une trentaine de personnes sur la place Émile Bockstaël à Laeken, qui s'est soldée par l'arrestation d'un seul agresseur.

La STIB offre une formation de prévention et de gestion de conflits à son personnel, mais cela n'empêche pas certaines situations de dégénérer.

Vous souligniez la volonté de la STIB de renforcer la collaboration avec la police pour multiplier les interventions conjointes, et indiquiez que la STIB répartit ses équipes d'intervention sur le réseau en fonction des incidents et des flux de passagers.

Comment la collaboration entre la STIB et la police se passe-t-elle ? La STIB prévoit-elle une surveillance accrue sur la place Émile Bockstaël ? Existe-t-il une liste des points sensibles sur le réseau de la STIB ? Si oui, lesquels ? Comment cette liste est-elle établie ?

Le personnel de la STIB est-il formé à réagir à des agressions aussi disproportionnées ? Pourriez-vous donner un aperçu du nombre d'incidents avec violences physiques et verbales en 2015 ?

Quels sont les investissements prévus par la STIB afin de renforcer la sécurité ? Des caméras supplémentaires en font-elles partie ?

controle door MIVB-personeel, samenwerking tussen de MIVB en de federale metropolitie, de plaatsing van bewakingscamera's, waarvan de MIVB er ondertussen meer dan tweeduizend in gebruik heeft.

U antwoordde ook dat het heel moeilijk is om verkeersagressie te vermijden. Helaas is dat onlangs opnieuw gebeleden. Als ik het goed heb, stonden een dertiental MIVB-medewerkers, die op weg waren naar een gezamenlijke controleactie met de politie, bij een tramhalte op het Emile Bockstaelplein in Laken. De media berichtten dat ze werden aangevallen door een groep van dertig personen en dat vijf MIVB-personeelsleden voor verzorging naar het ziekenhuis moesten. De politie en patrouilles van de MIVB waren snel ter plaatse, maar de aanvallers waren al verdwenen. Uiteindelijk werd één persoon opgepakt.

De MIVB probeert haar personeel een goede agressietraining te geven. Chauffeurs worden opgeleid om conflicten te voorkomen en te beheersen, maar in bepaalde gevallen loopt het toch uit de hand.

U liet in uw antwoord ook weten dat de MIVB geprobeerd heeft om de samenwerking met de politie te versterken. Zo zouden er steeds vaker gezamenlijke interventies georganiseerd worden. Vermoedelijk waren de MIVB-medewerkers waarover sprake in de pers, op weg naar een dergelijke interventie. U antwoordde ook dat de MIVB de interventieploegen over het net verspreidt op basis van incidenten en reizigersstromen.

Hoe verloopt op dit ogenblik de samenwerking tussen de MIVB en de politie? Plant de MIVB een verhoogd toezicht op het Emile Bockstaelplein? Bestaat er een lijst met gevoelige punten op het MIVB-net? Zo ja, welke zijn die punten? Hoe wordt die lijst opgesteld?

Krijgt het MIVB-personeel een training om met dergelijke gevallen van buitensporige agressie om te gaan? Kunt u een overzicht geven van het aantal incidenten met verbaal en fysiek geweld in 2015?

Welke investeringen ter verhoging van de veiligheid plant de MIVB? Komen er bijvoorbeeld extra camera's?

M. le président.- La parole est à M. Bott pour son interpellation jointe.

M. Eric Bott (DéFI).- Est-il envisageable que des caméras de sécurité soient dorénavant installées aux arrêts de bus et de trams, au moins dans les zones dites sensibles ? Cela aura peut-être un effet dissuasif, autant que cela facilitera l'identification des coupables.

Plutôt que de sanctionner faiblement les agresseurs, ne pourraient-ils être employés, via des peines d'intérêt général, pour nettoyer, entre autres, les stations ?

Ne faudrait-il pas faire intervenir là quelques éducateurs de rue plutôt que la police, qui a d'autres tâches à accomplir ?

Discussion conjointe

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cet incident grave soulève de nombreuses questions. D'après les déclarations des contrôleurs de la STIB dans la presse, ils seraient démunis face à ce genre de situation. Ils manquent de formation, mais il est vrai que certaines sont inadéquates pour gérer les situations vécues sur le terrain. Il semble qu'il n'existe pas non plus de formations continues de gestion de conflit et de risques ainsi que d'auto-défense auxquelles peuvent assister tous les contrôleurs.

De nombreux agents viennent d'être engagés. Quel sera leur rôle dans cette problématique ? Des formations sont-elles prévues pour eux ? Une législation stricte est nécessaire pour éviter les dérives potentielles des contrôleurs, mais la législation actuelle semble inadaptée à diverses situations et le seul cadre Vigilis ne semble pas répondre à l'ensemble des réalités. Ne faudrait-il pas revoir ou élargir ce cadre ?

Le diagnostic des situations de risque est réalisé par des personnes extérieures à la STIB, ce qui n'est pas en soi un problème, mais ces personnes ne semblent pas connaître suffisamment le réseau. De plus, le diagnostic n'est réalisé qu'une fois par an et ne tiendrait pas compte de certaines problématiques saisonnières. Qu'en est-il ?

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).*- *Kunnen er geen veiligheidscamera's worden geplaatst bij bus- en tramhaltes in de zogenoemde gevoelige zones? Dat heeft mogelijk een ontradende werking en kan tevens de identificatie van de schuldigen vereenvoudigen.*

Kan men de daders de stations niet laten schoonmaken bijvoorbeeld, in plaats van ze een lichte straf op te leggen?

Kunnen er hier niet beter straathoekwerkers worden ingezet dan de politie?

Samengevoegde bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De controleurs van de MIVB verklaarden in de pers dat ze niet opgeleid zouden zijn voor dergelijke situaties. Er bestaan evenwel geen voortgezette opleidingen voor conflict- en risicobeheer of zelfverdediging waaraan alle controleurs kunnen deelnemen en die aangepast zijn aan de situatie op het terrein.*

Er zijn onlangs tal van agenten in dienst genomen. Kunnen zij een opleiding volgen? Een strikte wetgeving is noodzakelijk om te vermijden dat controleurs hun boekje te buiten gaan. De huidige wetgeving is echter niet aangepast aan de realiteit en Vigilis alleen volstaat niet. Moet dat kader niet worden uitgebreid?

De diagnose van risicosituaties wordt uitgevoerd door personen buiten de MIVB, die het netwerk echter niet goed genoeg kennen. Die diagnose vindt bovendien slechts één keer per jaar plaats en zou geen rekening houden met bepaalde seizoensgebonden problemen. Klopt dat?

Zijn er zones of stations waar de controleurs weigeren controles uit te oefenen of dat liever niet doen, uit angst voor agressie, en waar ze dus door agenten moeten worden begeleid?

Existe-t-il des zones et des stations précises pour lesquelles les contrôleurs ont exprimé un refus clair ou des réticences d'exercer des contrôles par peur d'agression et où ils doivent donc être accompagnés de policiers ?

Certains contrôleurs parlent de jets de projectiles réguliers. Quelles sont les zones concernées, dont nous avons pu apprendre l'existence par voie de presse ?

J'ai parlé avec des contrôleurs qui m'ont expliqué qu'il existe un système interne de signalement immédiat en cas, par exemple, de violences. Cependant, les chauffeurs ne s'en servent même plus pour signaler les jets de projectiles qui échappent ainsi totalement aux statistiques.

Quelles sont les mesures prises par le gouvernement en vue d'augmenter le nombre de formations pour les contrôleurs et de les rendre plus adéquates ? Qu'allez-vous mettre en œuvre pour faire correspondre davantage le diagnostic de sécurité à la réalité ?

Dans le cadre de *Vigilis*, avez-vous prévu une adaptation de la législation ? Le gouvernement a-t-il prévu de se concerter avec le niveau fédéral pour demander des modifications ? Quelles sont les mesures réglementaires prises par le niveau régional pour améliorer la façon de travailler des contrôleurs ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne peux pas me prononcer à propos des auteurs de l'agression, ni des sanctions éventuelles qu'ils encourent, car cette affaire est entre les mains de la justice. Le ministère public aurait arrêté un suspect et l'affaire serait traitée, en première instance, par le tribunal correctionnel.*

Suite à la mort d'Iliaz Tahiraj en 2012, des accords ont été conclus entre la STIB et les polices fédérale et locale. Le ministre-président et moi-même avons rencontré les représentants syndicaux de la STIB, ainsi que les représentants du procureur et du directeur coordonnateur administratif pour vérifier le respect de ces accords. Nous avons également adressé un courrier au gouvernement fédéral, qui est resté sans réponse.

Volgens bepaalde controleurs zou er regelmatig met voorwerpen worden gegooid. In welke zones gebeurt dat?

Er bestaat een intern meldingssysteem voor gevallen van agressie, maar de chauffeurs maken daar zelfs geen gebruik meer van indien ze met projectielen worden bekogeld. Die gevallen komen dus niet in de statistieken.

Welke maatregelen neemt de regering om het aantal opleidingen voor controleurs op te drijven en ze relevanter te maken? Op welke manier wilt u de veiligheidsdiagnose beter later overeenstemmen met de realiteit?

*Bent u van plan om de wetgeving inzake *Vigilis* aan te passen? Is de regering van plan overleg te plegen met de federale regering om wijzigingen te vragen? Welke reglementaire maatregelen komen er op gewestelijk niveau om de werkwijze van de controleurs te verbeteren?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Over het onderzoek naar de daders van de agressie kan ik niet zoveel zeggen, want dat is een zaak voor het gerecht. Hetzelfde geldt uiteraard voor de eventuele straffen die aan een veroordeling gekoppeld zouden worden. Blijkbaar heeft het openbaar ministerie een verdachte opgepakt en de zaak zou al in eerste aanleg behandeld zijn door de correctionele rechtbank.

Er werden overeenkomsten gesloten tussen de MIVB en de federale en lokale politie. Die procedure werd opgesteld na de dood van Iliaz Tahiraj in 2012. De minister-president en ik hebben de vakbonden van de MIVB, de vertegenwoordiger van de procureur en van de bestuurlijke directeur-coördinator ontmoet om na te gaan of de gemaakte afspraken nageleefd

En cas d'incident, la STIB prévient immédiatement la police lorsqu'elle l'estime nécessaire. Elle peut également compter sur l'appui de la police lors de certains contrôles des titres de transport. De plus, la police des chemins de fer effectue des patrouilles dans le (pré)méto.

Par ailleurs, la STIB collabore avec les communes afin de coordonner au mieux l'action de son personnel, de la police et des agents de prévention et de sécurité, et de cibler celle-ci en fonction des problèmes détectés, des priorités des plans zonaux de sécurité et des moyens disponibles.

(poursuivant en français)

L'ordre public et la sécurité relèvent avant tout des missions de la police. Cela dépasse les compétences des services de sécurité de la STIB, qui sont essentiellement complémentaires.

Ceci étant, dans les jours qui ont suivi les incidents de la place Émile Bockstael, la STIB, en collaboration avec la police, a augmenté les passages des véhicules d'intervention pour soutenir les chauffeurs.

(poursuivant en néerlandais)

Les incidents se produisent dans des lieux très divers, qui changent sans cesse et sont souvent liés à ce qui se passe en surface.

La plupart des cas d'agression verbale d'agents de la STIB surviennent en surface et sont liés à des problèmes de circulation. Les cas d'agression physique sont, dans la majorité des cas, des incidents entre tiers, qui se produisent en sous-sol. Les incidents qui se produisent dans les stations sont plus faciles à signaler, grâce à la présence des boutons d'appel.

Le personnel de la STIB en contact avec les usagers suit des formations internes et externes de gestion des situations d'agressions physiques et verbales.

(poursuivant en français)

Les questions relatives à la formation doivent être posées en premier lieu aux organes compétents au sein de la STIB, non pas au gouvernement. Les conditions de travail y sont discutées et peuvent y

worden. We hebben ook een brief gericht aan de federale regering, maar hebben daarop nog geen antwoord gekregen. De federale regering moet immers nog een aantal initiatieven nemen.

Bij incidenten brengt de MIVB meteen de politie op de hoogte, indien dat nodig is. Daarnaast krijgt de MIVB bij bepaalde controles van vervoerbewijzen ondersteuning van de politie. Dat heeft niet alleen een preventief effect, maar de politie kan dan ook andere vaststellingen doen. Daarnaast patrouilleert de spoorwegpolitie ook in de (pre)metro.

De MIVB werkt ook samen met de gemeenten om de inzet van het MIVB-personeel, de politie en de stadswachten zoveel mogelijk te coördineren en te bepalen in functie van de gedetecteerde problemen, van de prioriteiten van de zonale veiligheidsplannen en van de beschikbare middelen.

(verder in het Frans)

Openbare orde en veiligheid zijn in de eerste plaats taken van de politie. Ze overstijgen de bevoegdheid van de veiligheidsdiensten van de MIVB.

De dagen na de incidenten op het Emile Bockstaelplein heeft de MIVB in samenwerking met de politie wel meer interventievoertuigen ingezet ter ondersteuning van de chauffeurs.

(verder in het Nederlands)

De incidenten doen zich voor op sterk uiteenlopende plaatsen, die voortdurend variëren en dikwijls verband houden met wat er bovengronds gebeurt.

Over het algemeen doen gevallen van verbale agressie zich bovengronds voor en zijn ze tegen het MIVB-personeel gericht. Ze hebben heel dikwijls te maken met verkeersproblemen. Bij fysieke agressie gaat het meestal om incidenten tussen derden. Zij vinden vooral plaats in ondergrondse stations. Het is wel zo dat incidenten in stations gemakkelijker gesignaleerd kunnen worden, omdat daar oproepknoppen zijn geïnstalleerd.

MIVB-medewerkers die met de reizigers in contact komen, krijgen externe en interne opleidingen om

être consultées.

C'est ensuite au gérant de la STIB de prendre des décisions en la matière. Je n'ai encore reçu aucun indice laissant présager une demande supplémentaire de formations.

(poursuivant en néerlandais)

Le nombre d'agressions physiques et verbales par millions de voyageurs a légèrement augmenté en 2015 par rapport à 2014 et 2013, mais reste au-dessous du niveau de 2012, hormis les échanges verbaux entre tiers.

Le nombre d'agressions physiques d'agents de la STIB par million de voyageurs a augmenté de 6% entre 2014 et 2015, et celui entre tiers de 3%.

Le nombre d'agressions verbales à l'égard du personnel de la STIB est demeuré stable. Celles entre tiers ont augmenté d'un quart.

(poursuivant en français)

Les agressions se font davantage entre tiers. Cela reflète l'état de la société en général.

Il y a deux ans, la STIB a entamé l'optimalisation, la modernisation et l'extension de son réseau de caméras de surveillance. J'ai demandé que le processus soit accéléré. Il évolue vers des caméras intelligentes. À terme, les stations de la STIB compteront trois fois plus de caméras. Ce sera bénéfique non seulement pour la sécurité en soi, mais aussi pour le sentiment de sécurité. La rénovation des stations joue aussi un rôle important.

L'installation de caméras de surveillance en surface relève de la compétence des communes, dans leur mission de garantir la sécurité des citoyens dans l'espace public, et non de la STIB.

Je serai très clair : je n'ai pas connaissance de zones où les contrôleurs refusent d'aller. Certes, certaines zones sont potentiellement à risque, mais je ne tolérerai pas et j'espère que les bourgmestres non plus, des zones "no-go" dans les transports en commun. Si les contrôleurs refusaient d'y aller, cela signifierait qu'il y a aussi danger pour les passagers. Je ne l'accepterai pas. Si vous avez des informations à ce sujet, transmettez-les-moi, car je

met situations van verbale en fysieke agressie te leren omgaan.

(verder in het Frans)

Vragen over opleidingen moet u in eerste instantie stellen aan de bevoegde organen binnen de MIVB, waar de arbeidsvoorwaarden worden besproken en kunnen worden geraadpleegd.

Ik heb nog geen enkele aanwijzing dat er vraag zou zijn naar extra opleidingen.

(verder in het Nederlands)

Het aantal gevallen van verbale en fysieke agressie per miljoen reizigers is in 2015 licht gestegen in vergelijking met 2014 en 2013, maar blijft onder het niveau van 2012, behalve voor de gevallen van verbale agressie onder derden.

Het aantal gevallen van fysieke agressie tegen MIVB-personeel per miljoen reizigers is evenwel met 6% gestegen tussen 2014 en 2015, en die tussen derden met 3%.

Het aantal gevallen van verbale agressie tegen MIVB-personeel is stabiel gebleven, terwijl dat onder derden met een kwart is gestegen.

(verder in het Frans)

Twee jaar geleden ging de MIVB van start met de modernisering en uitbreiding van haar netwerk van bewakingscamera's. Ik heb gevraagd dat proces te versnellen. Op termijn zullen de stations van de MIVB tot drie keer meer camera's tellen, die bovendien ook steeds vaker intelligent zullen zijn. Dat is goed voor de veiligheid en het veiligheidsgevoel. Ook de renovatie van de stations speelt daarbij een belangrijke rol.

De plaatsing van veiligheidscamera's bovengronds valt onder de bevoegdheid van de gemeenten.

Ik heb geen weet van zones waar de politie weigert te komen. Er zijn uiteraard risicozones, maar noch ik, noch de burgemeesters zullen no-go zones voor het openbaar vervoer tolereren. Die zijn dan immers ook gevaarlijk voor de passagiers. Mocht de situatie daarop uitdraaien, zullen we met de burgemeesters aan tafel gaan zitten om daar snel iets aan te doen.

n'en ai pas. Si cela devenait le cas, nous inviterions les bourgmestres autour de la table pour régler la situation très vite.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La sécurité est un besoin fondamental, qui touche profondément les gens. Elle doit figurer parmi nos premiers objectifs si nous voulons convaincre davantage de gens d'utiliser les transports en commun à Bruxelles.*

Je rejoins totalement le ministre à propos du rôle crucial de la police en la matière. Il importe plus que jamais d'optimiser la collaboration entre la Région, la police, les communes et la STIB et de formaliser certains accords.

L'augmentation de 6% des cas d'agression physique à l'encontre du personnel de la STIB est préoccupante, même si elle reflète un problème sociétal plus large.

Je ne peux que soutenir le ministre dans sa volonté de ne pas tolérer de zones où l'on n'ose plus se rendre, dans le réseau de transports comme ailleurs.

Le débat sur la sécurité touche à l'essence de notre société urbaine.

Je souhaite beaucoup de courage à la police, au personnel de la STIB et aux autres agents du service public qui sont confrontés à des actes d'agression. J'espère que la Région mettra tout en œuvre pour combattre les agressions physiques, qui n'ont pas leur place dans la société non violente à laquelle nous aspirons tous.

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

M. Eric Bott (DéFI).- *Merci pour votre réponse. Je tiens en outre à vous féliciter pour la collaboration que vous avez établie depuis quelque temps avec les communes de Woluwe-Saint-Lambert et Saint-Pierre autour du tram 94.*

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- *De discussie die wij vandaag voeren, is van cruciaal belang. Veiligheid is een basisbehoefte die de mensen diep raakt. Als we meer mensen ervan willen overtuigen om in Brussel het openbaar vervoer te nemen, is veiligheid een van de eerste doelstellingen die we voor ogen moeten hebben.*

Ik ben het volledig met de minister eens dat de politie daarin een cruciale rol speelt. Meer dan ooit is het belangrijk om de samenwerking tussen het gewest, de politie, de gemeenten en de MIVB te optimaliseren en een aantal afspraken te formaliseren.

De gevallen van fysieke agressie tegenover MIVB-personeel zijn op een jaar tijd met 6% gestegen. De minister zegt dat dat fenomeen ook op andere vlakken voelbaar is in de maatschappij. Dat klopt, maar het blijft een zorgwekkende vaststelling.

De minister zegt dat hij geen no-go zones in het openbaar vervoer zal tolereren. Ik kan hem daar alleen maar in steunen. Dat geldt overigens niet alleen voor het openbaar vervoer, maar ook voor de rest van de stad.

Het debat over de veiligheid raakt aan de essentie van onze stedelijke samenleving. Het is dus zeker niet de laatste keer dat we het erover hebben.

Ik wens de politie, het personeel van de MIVB en van andere overheidsdiensten die met agressie geconfronteerd worden, veel moed. Ik hoop dat het gewest er alles aan zal doen om gevallen van fysieke agressie tegen te gaan. Dergelijk gedrag past niet in de vreedzame samenleving waar wij met zijn allen naar streven.

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans)*.- *Ik wil u feliciteren met uw samenwerking van de afgelopen tijd met de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe in verband met tram 94.*

Ik ben minder pessimistisch dan mijn collega's. Er

Je suis moins pessimiste que mes collègues. Certes, les agressions sont en hausse de 6% par rapport à 2014, mais le nombre de lignes a également augmenté. Le réseau s'est amplifié et il est donc en quelque sorte normal qu'il y ait plus d'agressions. Il ne faut pas voir tout en noir.

(Remarques de Mme d'Ursel)

Quand on voit le développement de la STIB, le nombre de lignes a certainement augmenté de 6%. Je prends le métro quotidiennement et je traverse des quartiers soi-disant difficiles, pourtant je n'ai jamais été agressé. Il ne faut pas diffuser de fausses informations en prétendant qu'il existe des zones où l'on ne peut s'aventurer à Bruxelles. C'est faux ! Mes enfants prennent le bus, le métro, ils rentrent parfois à trois ou quatre heures du matin en Collecto et cela ne m'inquiète pas. Je voulais en faire part au ministre.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "la ligne de bus 71 et les aménagements y afférents".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "le piétonnier de la chaussée d'Ixelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "l'abandon du projet de tramification du bus 71 et le projet de mise en piétonnier partielle de la chaussée d'Ixelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

zijn in vergelijking met 2014 dan wel 6% meer gevallen van agressie geteld, maar ook het aantal lijnen is zeker met 6% toegenomen.

(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)

Mijn kinderen en ikzelf nemen elke dag en soms zelfs 's nachts de metro door zogenaamd moeilijke wijken zonder dat we al met agressie zijn geconfronteerd. Het klopt dus niet dat er zones zijn die je beter mijdt!

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de buslijn 71 en de ermee verbonden aanpassingen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de autovrije zone op de Elsensesteenweg".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "het afstappen van het plan om bus 71 te vervangen door een tram en het plan om de Elsensesteenweg gedeeltelijk tot voetgangerszone te maken".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

concernant "le piétonnier de la chaussée d'Ixelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le réaménagement de la chaussée d'Ixelles et la ligne 71 de la STIB".

M. le président.- En l'absence de M. Paul Delva, de Mme Julie de Groote et de M. Hervé Doyen, excusés, leurs interpellations jointes sont considérées comme retirées.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je compte introduire une présentation sur PowerPoint et je pense qu'il est plus logique que je la fasse avant les interpellations des députés.

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/INFRA_chausseeIxelles.pdf

M. le président.- Absolument. Vous pouvez procéder.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons mis sur pied un projet commun à la Région et à la commune d'Ixelles. Je peux vous dire que c'est, à ma connaissance, une première pour Bruxelles : outre l'entente entre la Région et une commune, les habitants et les commerçants sont d'accord avec ce projet d'amélioration de la qualité de vie pour la chaussée d'Ixelles.

En devenant ministre, j'ai clairement signifié que je voulais revoir le dossier. Je suis à l'origine du mot "tramification" en 2008 et c'est moi qui ai voulu mettre ce projet de tramification de la ligne 71 sur la table de nos discussions.

En devenant ministre, j'ai pu constater que ce projet suscitait un grand nombre d'émotions, pour la plupart négatives. À Ixelles, même ceux que l'on aurait imaginé en faveur de la création d'une ligne de tram 71, étaient contre l'idée de ce projet. C'est précisément là que le bât blesse.

J'ai donc organisé deux réunions de concertation avec les habitants au cours desquelles j'ai pu entendre commerçants, riverains, représentants de

betreffende "de voetgangerszone op de Elsenesteenweg".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

betreffende "de heraanleg van de Elsenesteenweg en lijn 71 van de MIVB".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Paul Delva, mevrouw Julie de Groote en de heer Hervé Doyen, die verontschuldigd zijn, worden hun toegevoegde interpellaties geacht te zijn ingetrokken.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik heb een powerpointpresentatie voorbereid. Misschien is het logischer dat de commissieleden hun vragen daarna stellen?*

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/INFRA_chausseeIxelles.pdf

De voorzitter.- Dat is goed.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Het Brussels Gewest en de gemeente Elsene hebben een gemeenschappelijk project opgezet. Volgens mij is het nooit eerder gebeurd dat niet alleen het gewest en de betrokken gemeente het met elkaar eens zijn, maar dat ook omwonenden en winkeliers achter de plannen staan om de levenskwaliteit in de omgeving van de Elsenesteenweg te verbeteren.*

Toen ik minister werd, heb ik duidelijk laten verstaan dat ik het dossier opnieuw wou bekijken. Het project om buslijn 71 te vervangen door een tramlijn bracht immers veelal negatieve reacties teweeg.

Daarom organiseerde ik twee overlegvergaderingen waarin winkeliers, omwonenden, vertegenwoordigers van de gemeente enzovoort aan het woord kwamen, waarna formeel overleg met de gemeente Elsene volgde. Het was mijn bedoeling om de hoog oplaaierende emoties te temperen en het debat weer op een objectieve manier te voeren.

la commune,... Par la suite, nous avons eu des concertations formelles et informelles avec la commune. Le but était d'objectiver et de "dépassionner" le débat.

En novembre 2015, dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel du gouvernement bruxellois, la décision fut prise de ne pas poursuivre la mise en œuvre de la tramification, mais plutôt de mener à bien un projet lié à l'amélioration de la qualité de vie.

Au cours des mois de décembre et janvier, nous avons ainsi entretenu une concertation politique avec la commune. Celle-ci a abouti à la naissance d'un projet commun.

Tout d'abord, nous avons constaté que le soutien au tram était très limité, voire inexistant chez les habitants et les commerçants d'Ixelles, même si certaines personnes étaient pour.

Ensuite, la ligne 71 est principalement et intensivement utilisée par les habitants d'Ixelles. C'est avant tout une ligne locale, comme le prouvent les chiffres que je vous donnerai tout à l'heure.

Les tracés alternatifs pour le tram n'étaient pas assez convaincants. Comme vous le voyez sur l'image, nous avons examiné six scénarios. J'étais d'ailleurs moi-même au début assez favorable à un passage par la gare du Luxembourg, mais l'analyse a montré que la valeur ajoutée du tram était trop limitée pour justifier un investissement d'un tel ordre.

Surtout, l'analyse des chiffres a montré que notre capacité en bus pour des fréquences régulières et élevées est suffisante jusqu'en 2029. Il y a à cela des conditions, sur lesquelles je reviendrai.

Enfin, il faut garder la connexion avec le centre-ville. En effet, 40% des usagers de cette ligne de bus poursuivent leur trajet jusqu'au centre de Bruxelles. C'est beaucoup. Dans le plan initial, le tram s'arrêtait à la porte de Namur, mais cela maintenait la rupture de charge actuelle.

On ne peut pas parler que du tram. La mobilité, l'accessibilité sont importantes, mais également la qualité de vie du quartier. Nous avons donc pris pour angle et objectif de proposer un projet axé sur

In november 2015 werd in het kader van het meerjareninvesteringsplan van de Brusselse regering beslist om niet door te zetten met de vervanging van buslijn 71 door een tramlijn en in de plaats daarvan te starten met een project dat de levenskwaliteit moet verbeteren.

In de loop van de maanden december en januari hadden we daarover politiek overleg met de gemeente Elsene. Daaruit is het gemeenschappelijke project ontstaan.

We stelden in de eerste plaats vast dat er weinig of geen voorstanders waren voor de omvorming van buslijn 71 tot een tramlijn in Elsene.

Lijn 71 wordt hoofdzakelijk en zeer intensief gebruikt door inwoners van Elsene. Het is in de eerste plaats een lokale lijn, zoals blijkt uit de cijfers die u straks van me krijgt.

De alternatieve tracés voor een tramlijn bleken niet geschikt te zijn. We onderzochten zes scenario's. Eerst was ik zelf voorstander van een lijn langs het Luxemburgstation, maar na een analyse bleek dat die investering niet kon worden gerechtvaardigd.

Uit de analyse van de cijfers blijkt dat het nog tot 2029 mogelijk blijft om voor lijn 71 gebruik te maken van bussen, op voorwaarde dat er voldoende worden ingezet.

Bovendien moet lijn 71 tot het stadscentrum blijven rijden. 40% van de passagiers op lijn 71 gaat immers naar het centrum van Brussel. Volgens het aanvankelijke plan zou de nieuwe tramlijn tot aan de Naamsepoort rijden, waar passagiers dan zouden moeten overstappen.

Mobiliteit en toegankelijkheid zijn belangrijk, maar ook met de levenskwaliteit in een buurt moet rekening worden gehouden. Dat laatste aspect hebben we als uitgangspunt genomen.

We hebben beslist dat er de eerste tien jaar geen tramlijn komt. De meerderheid wil graag een tram- en metrostrategie voor de komende twintig jaar uitstippelen en die bespreken met de oppositie, maar tot 2030 komt die nieuwe tramlijn er niet.

Het huidige traject van buslijn 71, langs de Elsensesteenweg, blijft bestaan. Dat is belangrijk

celle-ci, mais qui va aussi améliorer l'accessibilité et la mobilité du quartier.

En général, la politique de la mobilité mélange les objectifs et les moyens.

Par ailleurs, nous avons décidé de ne pas y installer de tram au moins durant les dix ans à venir. La majorité veut bien élaborer une stratégie tram-métro pour les vingt années futures et en débattre avec l'opposition mais très clairement, jusqu'en 2030, nous n'avons pas besoin ici d'un tram.

Le trajet de bus par la chaussée d'Ixelles est maintenu. C'est important pour les commerçants. Cela charrie non seulement les clients, mais permet aussi aux voyageurs de voir les commerces et les incline à dépenser davantage sur cet axe.

Par ailleurs, la performance de la ligne de bus doit être nettement plus élevée qu'aujourd'hui.

Il y a quatre défis : accroître la qualité de vie au cœur d'Ixelles, assurer une bonne jonction entre les différents pôles d'attraction du quartier, améliorer de manière substantielle les transports publics et renforcer la zone commerciale.

(Remarques)

À ce sujet, j'apporterai une précision. Nous allons voir apparaître plusieurs centres commerciaux comme Docks, Néo et - même si j'espère que non - Uplace. Pour que la chaussée d'Ixelles reste un axe commercial important, il faut investir dans l'espace public de cet axe tout comme nous devons le faire rue Neuve. Je me base sur l'exemple d'Anvers : avec l'arrivée du Wijnegem Shopping Center, pour maintenir les commerces du centre, il a fallu investir massivement dans cet espace public.

C'est la raison pour laquelle la Région investira 10 millions d'euros pour les travaux entre la place Louise et la Porte de Namur. Le concours lié à ce réaménagement a lieu actuellement. Il faut impérativement investir dans la chaussée d'Ixelles, sans quoi celle-ci sera hors d'usage dans quelques années. Nous n'avons pas le choix.

En termes d'accroissement de la qualité de vie au cœur de la Ville, les deux photos reprises dans le document montrent tout. La première nous montre combien faire du shopping dans ces conditions est

voor de winkeliers, want de passagiers van die buslijn worden dan ook gestimuleerd om geld uit te geven bij de plaatselijke winkels.

De dienstverlening van buslijn 71 moet echter veel beter.

We staan voor vier uitdagingen: de levenskwaliteit in het hart van Elsene verbeteren, de hotspots in de wijk goed met elkaar verbinden, het openbaar vervoer verbeteren en de winkelbuurt aantrekkelijker maken.

(Opmerkingen)

Er staan meerdere shoppingcenters op stapel. Opdat de Elsensesteenweg een belangrijke winkelstraat blijft, moeten we er investeren in de openbare ruimte. Dat geldt trouwens ook voor de Nieuwstraat. Kijk maar naar Antwerpen: door de komst van het Wijnegem Shopping Center moest daar ook massaal geïnvesteerd worden in de winkelbuurten van de stad.

Daarom zal het gewest 10 miljoen euro investeren in de heraanleg van de Guldenvlieslaan tussen het Louizaplein en de Naamsepoort. Daarover loopt momenteel een architectuurwedstrijd. We moeten ook investeren in de Elsensesteenweg, al mag die niet jarenlang worden afgesloten.

Ik kan u twee foto's tonen waaruit duidelijk blijkt hoe onaangenaam het is om in de huidige omstandigheden te winkelen in de wijk.

Op de kaart ziet u de hotspots in Elsene, zoals het Fernand Coqplein, de Naamsepoort, de Sint-Bonifatiuswijk, enzovoort. De Elsensesteenweg is in feite een verkeersas die het Fernand Coqplein met de Naamsepoort verbindt.

Uit twee andere foto's blijkt hoe erg het met het openbaar vervoer is gesteld in de wijk. Bus 71 zit vaak overvol. Soms duurt het 8 of 9 minuten of nog langer om de afstand tussen het Flageyplein en de Naamsepoort af te leggen. In de zomer is het soms een echte lijdensweg. Een dergelijk imago streven we niet na voor het openbaar vervoer.

Lijn 71 is van groot belang voor Elsene. Tussen Delta en de ULB bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad 36%, rond de ULB 50%, tussen de ULB en Flagey 70%, tussen Flagey en de

désagréable et telle est pourtant la réalité aujourd'hui.

La carte nous montre quant à elle la place Fernand Coq en bas, la Porte de Namur plus haut, le quartier Saint-Boniface,... Les pôles sont facilement identifiables et vous pouvez constater que la chaussée d'Ixelles est, en réalité, un axe reliant Fernand Coq à la Porte de Namur.

Troisièmement, deux autres photos nous montrent la situation catastrophique du transport en commun dans cette zone. Le bus 71 est la première ligne de la Région, la plus bondée de toutes.

On constate que celle-ci est régulièrement rejetée par les clients et pas seulement parce que le temps d'attente est trop long, ce qui se solde souvent par l'arrivée de deux ou trois bus consécutifs. Le trajet reliant la place Flagey à la Porte de Namur durant les heures de pointe peut prendre 8 ou 9 minutes et est parfois même beaucoup plus long. Enfin, cette ligne de bus est parfois un véritable calvaire en été. Tout ceci ne correspond pas à l'image que nous voulons donner de notre réseau de transports.

Cette carte provient d'Atrium Brussels et vous pouvez y voir représentées toutes les zones commerciales de Bruxelles, dont la zone qui nous intéresse, qui est assez importante à cet égard.

En matière de transport public, les chiffres sont très importants. La ligne 71 est une liaison pour les Ixellois. Le premier tronçon unissant Delta et l'ULB représente 36% du taux d'occupation de ces bus. Cela implique que plus d'un tiers des bus est utilisé, le reste est vide.

Pour la zone ULB, on parle de 50%, ce qui représente une augmentation. Entre l'ULB et Flagey, on parle de 70% ; entre Flagey et la Porte de Namur, de 87% et entre la Porte de Namur et la Gare centrale, 45% de la capacité des bus est utilisée.

On considère qu'un bus occupé à 80% est plein. Les chiffres montrent que le tronçon Flagey-Porte de Namur est le plus fréquenté. C'est aussi celui qui pose le plus de problème en termes de capacité. Ce constat vaudrait également pour un tram. Celui-ci aurait été largement sous-utilisé, excepté sur le segment en question.

Naamsepoort 87% en tussen de Naamsepoort en Brussel-Centraal 45%.

Een bus die voor 80% bezet is, wordt als vol beschouwd. Uit de cijfers blijkt dat de buslijn het drukst wordt gebruikt op het gedeelte tussen Flagey en de Naamsepoort. Dat zou niet anders zijn met een tram. Die zou vaak grotendeels leeg rijden, behalve dan op het voornoemde gedeelte van het traject.

Tijdens de spits maken Elsenaren 66% procent van de reizigers uit. Op andere tijdstippen is dat 60%. De lijn wordt dus slechts gedeeltelijk door pendelaars gebruikt.

De capaciteitsvraag loopt tijdens de avondspits echter op tot 120 of zelfs 125% van het aanbod. Dat betekent dat bijna 20% van de reizigers niet kan instappen.

Om buslijn 71 efficiënter te maken, moet het verkeer tussen de Naamsepoort en het Flageyplein aanzienlijk vlotter kunnen doorstromen en dienen de bussen regelmatig te kunnen rijden. We moeten de verkeerslichten op de kruispunten weghalen, het autoverkeer terugdringen, dubbelparkeerders aanpakken en bussen voorrang geven. De frequentie en de capaciteit van de bussen moet omhoog.

Ik toon u een grafiek waaruit blijkt dat het aanbod van buslijn 71 tot 2029 kan worden uitgebreid tot een maximale capaciteit van een bus om de drie of vier minuten. Tijdens de spits kan de capaciteit dus met 66% omhoog. Zo kunnen we de vraag beantwoorden, op voorwaarde dat we er tenminste ook voor kunnen zorgen dat de bussen vlot kunnen rijden.

We willen het hart van de gemeente Elsene teruggeven aan de Elsenaren met een heraanleg van het Fernand Cocqplein, dat veel potentieel heeft. Het moet een aangename plek worden, waar mensen graag vertoeven.

Overdag zullen alleen taxi's, bussen en omwonenden nog worden toegelaten in de Elsensesteenweg. Intelligente camera's zullen het verkeer controleren en overtreders filmen. We willen ouders wel nog toelaten om hun kinderen met de auto af te zetten.

Aux heures de pointe, 66% des passagers sont Ixellois ; ils sont en moyenne 60% dans les autres moments de la journée. Autrement dit, cette ligne n'est que partiellement utilisée par les navetteurs.

En revanche, le taux d'occupation du bus, lors des heures de pointe le soir, peut atteindre 120 voire 125%. Par conséquent, près de 20% des passagers ne peuvent embarquer. C'est considérable !

La fréquentation de la ligne est donc très irrégulière.

Optimaliser la ligne de bus 71 signifie que le trafic et la régularité sur le tronçon entre la Porte de Namur et Flagey doivent être considérablement améliorés. Les carrefours ne doivent plus comporter de feux de signalisation, il faut diminuer ou supprimer la circulation automobile, interdire les doubles files et favoriser les bus qui se suivent. La fréquence et la capacité doivent être augmentées.

Sur le graphique, vous pouvez voir une croissance maximum jusque 2029 avec des bus toutes les trois ou quatre minutes. Pendant les heures de pointe, on peut augmenter la capacité jusqu'à 66%. Ainsi, nous répondrons à la demande, à condition que la régularité soit garantie. Sans cela, nous n'y parviendrons pas.

Nous voulons rendre le cœur de la commune d'Ixelles à ses habitants en réaménageant la place Fernand Cocq, qui n'est actuellement pas vraiment une place digne de ce nom. Sa potentialité est beaucoup plus élevée. Nous voulons en faire une place agréable, illuminée le soir, où les citoyens ont envie de passer du temps.

En journée, la chaussée d'Ixelles sera sans voiture à l'exception des taxis, bus et riverains. Des caméras intelligentes permettront de contrôler ce trafic en signalant les contrevenants. Nous envisageons aussi d'accepter que les parents déposent leurs enfants en voiture, car ils sont peu nombreux.

Les voitures pourront passer durant la nuit, engendrant une forme de contrôle social. Les avis divergent quant à savoir s'il ne vaudrait pas mieux avoir un piétonnier permanent. Pour nous et la commune, la question est ouverte et peut encore être débattue. Mais de toute façon, pendant la journée, il n'y aura plus de voitures.

's Nachts zijn auto's wel toegestaan. Dat zorgt voor een vorm van sociale controle. De meningen over een permanente voetgangerszone zijn verdeeld, maar overdag zullen er in ieder geval geen auto's meer rijden.

De Sint-Bonifaasstraat wordt geheel of gedeeltelijk autovrij. Hetzelfde geldt voor de Francartstraat, al blijven auto's daar toegelaten om de parkeergarage in en uit te rijden. Het wordt een aangename buurt om wat te gaan eten of drinken of om te shoppen. Dat zal de stad Brussel ertoe aanzetten om niet achter te blijven. De beelden op het scherm geven u een idee van het project. We zoeken nog een oplossing voor de mensen met een beperkte mobiliteit.

We hebben de autostromen geanalyseerd en in tegenstelling tot wat veel mensen denken, is de Elsensesteenweg geen invalsweg, maar een weg die wijken met elkaar verbindt. Slechts 10% van de passanten rijdt het hele eind over de Elsensesteenweg, terwijl 50% al voor het Fernand Cocqplein een andere richting uitgaat. De avondspits is de zwaarste, ook van Flagey naar Naamsepoort.

Te voet doe je er zes minuten over om van de Louizalaan naar het midden van de Elsensesteenweg te lopen. Vanaf de Troonstraat duurt het even lang. De wandeling tussen Louiza en Troon neemt minder dan een kwartier in beslag, wat de aanvaarde norm is voor een stadstraject.

Het is belangrijk dat de inwoners vaker gaan lopen in hun wijk. De gemeente Elsene werkt in samenspraak met winkeliers en omwonenden aan een gedetailleerder mobiliteitsplan.

Sommige klagen over het gebrek aan openbare parkeergelegenheid, maar dankzij een parkeergeleidingssysteem zullen mensen er gauw achter komen dat het aantal parkeerplaatsen volstaat.

Uit de kaart blijkt duidelijk dat de wijk toegankelijk blijft voor auto's.

We hebben ook aan de fietsers gedacht. Die kunnen natuurlijk over de hoofdwegen rijden of langs de Elsensesteenweg.

De informatievergaderingen met de gemeente en de omwonenden duren tot april 2016. Voor het

Le quartier Saint-Boniface va changer. La rue du même nom va devenir partiellement ou entièrement piétonne. Il en ira de même pour la rue Francart, entre la chaussée d'Ixelles et la rue Saint-Boniface, tandis que son autre partie, bien que piétonne, restera accessible aux voitures pour permettre l'accès au parking. Il y a là un réservoir de hautes potentialités, avec une chaussée d'Ixelles réaménagée et un quartier Saint-Boniface agréable pour prendre un café, manger ou faire du shopping. La compétition devrait motiver la Ville de Bruxelles pour avancer de son côté.

Les images que vous voyez sur l'écran vous donnent une idée du projet, mais nous allons placer plus de bancs, plus de verdure, des petites fontaines, pour un environnement apaisé. Un marquage au sol déterminera clairement où peuvent rouler bus et taxis. Tout sera de plain-pied pour créer une ambiance agréable. Une autre simulation d'image donne une idée des changements à la porte de Namur.

Nous devons encore trouver une solution pour les arrêts et l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR), puisqu'une légère surélévation leur est nécessaire pour pouvoir monter dans le bus.

Sur l'image vous pouvez voir l'effet que cela donnera pour la circulation automobile. Cela existe déjà à Namur, à la différence que nous n'asphalterons pas la voirie.

Pour l'accessibilité, nous avons analysé les flux de voitures et, contrairement à ce que beaucoup pensent, la chaussée d'Ixelles n'est pas un axe de pénétration, mais un collecteur inter-quartiers. Seulement 10% prennent l'entièreté de la chaussée d'Ixelles, 50% se dispersent avant la place Fernand Cocq, comme vous le voyez sur l'image. La circulation est la plus dense durant l'heure de pointe du soir. C'est la même chose dans le sens de Flagey à la Porte de Namur.

Aller à pied de l'avenue Louise au milieu de la chaussée d'Ixelles prend six minutes. Idem entre la chaussée d'Ixelles et la rue du Trône. Donc entre Louise et Trône, il faut moins d'un quart d'heure à pied, ce qui est une la norme acceptée dans toutes les villes pour un parcours piéton.

Il est important que les habitants se promènent davantage dans le quartier. C'est aussi bénéfique

einde van het jaar wensen we een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen, zodat we in 2017 een openbare aanbesteding kunnen afronden en de werken acht maanden later klaar zijn. Het is immers geen ingewikkelde werf. Er zal in fases gewerkt worden, ook tijdens de vakantie en 's avonds of zelfs 's nachts.

We willen ook een permanent begeleidingscomité met vertegenwoordigers van het gewest, de gemeente, omwonenden, winkeliers en een ombudsman.

De interventie van Vivaqua blijft echter een onbekend gegeven. Blijkbaar moet de riolering niet opnieuw aangelegd worden, al zijn er nieuwe aansluitingen nodig. Die werkzaamheden zouden vijf maanden duren.

Iedereen staat achter dit project, dat van essentieel belang is voor de wijk.

pour la santé. Il y aura une coupure entre Fernand Cocq et la Porte de Namur, mais la traversée restera possible. La commune d'Ixelles élabore actuellement un plan de mobilité plus détaillé en concertation avec les commerçants et les habitants. Nous y collaborons. L'objectif est de peaufiner les endroits de traversée.

Certains se plaignent de l'absence de parkings publics. Cependant, regardez sur l'image le nombre de ceux-ci dans cette zone. Grâce à un système de téléjalonnement, les gens se rendront vite compte qu'il y a assez de places pour les voitures.

Cette carte montre clairement que le quartier reste accessible aux voitures.

Nous avons également pensé aux cyclistes. Ceux-ci peuvent bien entendu emprunter les grands axes, ainsi que la chaussée d'Ixelles, à l'instar des bus et des taxis.

Passons au calendrier du chantier.

Des réunions d'information avec la commune et les habitants sont prévues jusqu'en avril 2016, afin de peaufiner le projet. On aimerait disposer de l'avant-projet entre mai et décembre, ainsi que des plans du bureau d'études pour introduire le permis d'urbanisme avant la fin de l'année. Nous pourrions ainsi obtenir l'autorisation en 2017, attribuer le marché et achever les travaux endéans les huit mois. C'est possible. Le chantier n'est pas trop compliqué. On travaillera en phases. Tout restera accessible avec le système de bonus-malus. On négociera avec la commune pour pouvoir travailler durant les congés, tard le soir, voire de nuit, afin que les travaux avancent rapidement.

Nous envisageons d'instaurer un comité d'accompagnement permanent, composé de représentants de la Région, de la commune, des habitants, des commerçants, afin d'associer tout le monde. Un médiateur y siègera également.

Nous tenterons en outre de réduire les délais.

Il y a malgré tout une inconnue, c'est le temps que prendra l'intervention de Vivaqua. Apparemment, il ne faudrait pas refaire les égouts. C'est une bonne nouvelle. Cependant, des raccordements seront nécessaires. Nous ferons de notre mieux pour les inciter à réduire au maximum la durée de leur

chantier. C'est la question qui nous préoccupe le plus. Pour l'instant, l'organisme prévoit cinq mois de travaux.

Le calendrier régional ne me fait pas peur étant donné les nouveaux types de contrats et l'organisation prévue pour le suivi. Tout le monde sait que c'est un chantier important.

Ce projet est soutenu par toutes les parties, la Région, la commune, les commerçants, les habitants. Chacun comprend qu'il est indispensable pour améliorer la qualité de vie du quartier.

M. le président.- Je vais maintenant m'exprimer en mon nom personnel pour présenter mon interpellation.

Votre exposé, Monsieur le ministre, était clair et enthousiasmant. Vous avez répondu à la plupart des questions que contenait mon interpellation.

Ce projet est extrêmement positif car il est non seulement ambitieux mais aussi nécessaire pour ce quartier qui mérite beaucoup mieux. En outre, quand on voit la belle évolution du quartier Saint-Boniface mais également les efforts réalisés par la région et par la commune pour la propreté, notamment chaussée de Wavre, on peut espérer qu'une contagion positive se développe.

La partie Saint-Boniface se prête bien au projet de piétonnier ambitieux. Comme vous l'avez rappelé, on assiste à une concertation fructueuse innovante entre la commune et la Région mais aussi avec les commerçants. En discutant avec certains d'entre eux, j'ai constaté leur ouverture. Cela montre que grâce à la concertation, il est possible de lancer un projet de piétonnier accueilli favorablement. Cela permet aussi de ne pas salir ni tuer un beau projet tel que celui-ci qui va tirer cette partie de Bruxelles vers le haut. Vous avez aussi légèrement fait allusion à une possible concurrence entre piétonniers. Cela sera une saine concurrence.

J'ai une question sur le tronçon entre Fernand Cocq et la petite ceinture, qui intègre le quartier Saint-Boniface, où se concentre l'ambitieux projet. Il serait intéressant d'envisager l'autre partie de la chaussée d'Ixelles, je suppose que c'est prévu. On va inévitablement se retrouver avec une très belle partie cohérente dans l'aménagement du territoire et dans son esthétique, et probablement en matière

De voorzitter (in het Frans).- *Ik neem nu het woord voor mijn interpellatie.*

Uw duidelijke en boeiende uiteenzetting bood een antwoord op de meeste van mijn vragen.

De wijk rond de Elsensesteenweg heeft zo een ambitieus plan hard nodig. Hopelijk leiden de positieve resultaten van de inspanningen die het geweest en de gemeente er al leverden, tot een verdere positieve evolutie in de wijk.

De Sint-Bonifatiuswijk leent zich uitstekend voor een voetgangerszone. Tijdens het overleg tussen de gemeente, het geweest en de handelaars uit de wijk, bleek dat die laatsten daar positief tegenover staan. Daardoor krijgt het plan, dat een gunstige invloed zal hebben op de wijk, een kans. Concurrentie tussen de verschillende voetgangerszones kan alleen maar gezond zijn.

Het plan betreft het stuk van de Elsensesteenweg tussen het Fernand Cocqplein en de Kleine Ring. De rest van de Elsensesteenweg is echter ook aan een heraanleg toe, al kan dat natuurlijk niet allemaal tegelijkertijd gebeuren.

U stelde zonet een mooi plan voor de wijk voor.

de mobilité, alors que l'autre partie sera, du moins dans un premier temps, à un niveau plus bas. Certes, tout ne peut pas se faire simultanément.

À ce stade, je trouve ce projet très positif.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a deux volets dans ce que vous avez présenté. Le premier relève de l'aménagement. Je vous félicite pour la mise en piétonnier de ce tronçon de la chaussée d'Ixelles, longtemps plaidée par mon parti. Par contre, dans le volet de la mobilité, le problème demeure le bus 71. Si vous en avez longuement parlé, ce n'est pas pour rien. Globalement, on lève un point noir sur une ligne qui en est parsemée, notamment en raison de sa saturation et du nombre trop élevé de passagers pour le mode de transport choisi.

Vous dites que les gens n'ont pas voulu du tram, mais en fait c'est la rupture de charge à la Porte de Namur dont personne ne voulait, sans que le tram proprement dit ne soit mis en cause. Votre graphique, découpé en tronçons plus ou moins surchargés, est artificiel et ne nous dit pas grand-chose sur la réalité des origines et destinations des usagers. Si le problème ne concernait que le trajet Flagey-Porte de Namur, on pourrait aussi bien faire le faire à pied.

Finalement, on ne résout pas grand-chose ici en termes de mobilité. D'une part, les fréquences augmentées vont amener sur le piétonnier, à l'heure de pointe ou d'entrée et sortie des écoles, des bus toutes les deux minutes, voire toutes les minutes et demie. D'autre part, en termes de régularité, le métro a une fréquence de deux minutes et demie sans carrefour ni circulation. Pensez-vous vraiment qu'on peut arriver à trois minutes avec des bus qui ne sont même pas à haut niveau de service, c'est-à-dire ne stoppant qu'aux arrêts ? Il y aura certes un semi-piétonnier chaussée d'Ixelles, mais le reste du trajet n'est pas du tout immunisé.

D'autre part, un certain nombre de passagers doivent toujours être absorbés et les bus articulés simples n'y suffisent pas.

Je ne suis pas en faveur des rails en particulier. La question est de savoir quel sera le destin des bus.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat de Elsensesteenweg eindelijk gedeeltelijk autovrij wordt gemaakt, maar qua mobiliteit blijft bus 71 problematisch. De lijn kampt met tal van moeilijkheden, waarvan u er slechts een wegneemt.*

De mensen zouden geen voorstander zijn van de tram, maar het was de overstap bij de Naamsepoort waar niemand om vroeg. De tram op zich werd nooit in twijfel getrokken. Uw grafiek is kunstmatig en zegt slechts weinig over de herkomst en bestemming van de passagiers.

Op het vlak van mobiliteit worden weinig oplossingen aangereikt. Zo zou de frequentie worden opgevoerd, waardoor er tijdens de spits en bij het openen en sluiten van de scholen elke 1,5 à 2 minuten een bus passeert. De metro heeft echter een frequentie van 2,5 minuten, en die verliest geen tijd door het andere verkeer en de kruispunten. Denkt u nu echt dat een frequentie van 3 minuten tijdens de spits haalbaar is voor een bus?

Bovendien volstaan gewone gelede bussen niet om alle passagiers te kunnen meenemen.

Trambussen kunnen in bepaalde gevallen een interessant alternatief bieden voor de tram. Als bussen niet over een volledige eigen bedding beschikken, is een frequentie van drie tot vier minuten niet vanzelfsprekend. Dat geldt ook als er taxi's in de eigen bedding van de bus rijden.

Ondanks alle beloftes was de oplossing om dubbel parkeren bij de laatste heraanleg van de Elsensesteenweg tegen te gaan niet optimaal. Uit foto's blijkt dan ook dat er nog steeds auto's dubbel geparkeerd staan, waardoor de bussen vast komen te zitten.

Op welke miraculeuze wijze zullen die dubbelparkeerders op de rest van het traject van

Nous savons bien que certains trams-bus pourraient constituer une alternative intéressante au tram.

Je vous mets au défi de me citer un exemple de ville qui, alors que l'on n'est pas totalement en site propre, hors circulation, fait rouler des bus avec régularité toutes les trois ou quatre minutes !

Cela me semble particulièrement audacieux, d'autant qu'il y aura, comme vous le dites, des taxis,... Il suffit de voir la situation rue du Luxembourg, pourtant site propre pur : plusieurs lignes de bus y circulent et la présence de taxis n'est pas anecdotique dans un tel tronçon.

Concernant la double file, je garde un mauvais souvenir du dernier mauvais réaménagement de la chaussée d'Ixelles. La solution trouvée n'était pas optimale, mais de grandes promesses avaient été tenues au sujet de la suppression des doubles files. Pourtant, des photos attestent du contraire : il y a toujours autant de bus bloqués et de doubles files.

J'aimerais donc comprendre par quel miracle il n'y aura plus de doubles files sur le reste du trajet du bus 71, en particulier sur l'autre partie du tronçon situé chaussée d'Ixelles.

J'ai des questions assez précises par rapport à cette problématique. Pouvez-vous me donner un exemple de ville où des bus circulent dans les mêmes conditions, toutes les 3 ou 4 minutes ?

Combien de conducteurs supplémentaires seront-ils nécessaires ? En effet, faire le choix de multiplier les véhicules plutôt que de mettre en place des véhicules à plus grande capacité a également un coût. Quel est le coût annuel évalué de cette augmentation du nombre de véhicules et du nombre de membres de personnel y afférant ?

Au vu des besoins en mobilité dans notre Région, il est possible de multiplier beaucoup d'emplois dans le secteur des transports en commun. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne faut pas se pencher sur les solutions apportant le plus de capacité.

Quel carburant utiliseront les bus circulant sur cette ligne ? N'oublions pas que le tram ne consomme pas de diesel et ne dégage donc pas de particules fines.

bus 71 uit de weg worden geruimd?

Kunt u me een voorbeeld geven van een stad waar bussen in dezelfde omstandigheden erin slagen om met een frequentie van 3 of 4 minuten te rijden?

Hoeveel extra chauffeurs zijn daarvoor nodig? Indien we ervoor kiezen om meer voertuigen in plaats van grotere voertuigen in te zetten, hangt daar een kostenplaatje aan vast. Hoe hoog schat u dat jaarlijks in?

Die keuze levert mogelijk veel banen op. Toch moeten we ook kijken naar oplossingen die gebaseerd zijn op voertuigen met een grotere capaciteit.

Welke brandstof zullen de bussen gebruiken? De tram rijdt niet op diesel en stoot dus geen fijnstof uit.

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Tout d'abord, au sujet de la mobilité, vous avez dessiné sur la carte certaines rues à l'aide de pointillés rouges. Je pense à la chaussée de Wavre, ou encore à la rue du Prince Royal et à la rue Solvay.

Il me semble qu'il s'agit de deux axes pour lesquels les traversées doivent être maintenues. Les pointillés signifient bien qu'il y a une grande probabilité pour que la circulation soit maintenue, n'est-ce pas ?

M. Pascal Smet, ministre.- Absolument.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je soulignerai un point important. On rend piéton un axe situé entre la chaussée de Wavre et la place Fernand Coq. N'oublions pas pour autant le nœud constitué au carrefour entre la chaussée d'Ixelles et la place Flagey.

Fluidifier la circulation à la chaussée d'Ixelles pour se retrouver ensuite bloqué à l'entrée de Flagey et perdre ainsi tout le bénéfice du piétonnier, ôte tout intérêt à ce dernier.

Je voudrais donc savoir quelles sont les mesures d'accompagnement qui sont prévues en ce qui concerne la fluidification du trafic de la circulation des bus au niveau du carrefour Flagey. Celles-ci me semblent fondamentales pour la réussite de ce projet.

Par ailleurs, compte tenu de la fréquence importante des bus, comment assurer la cohabitation sécurisée entre bus, taxis, voitures autorisées et piétons sur le piétonnier ?

Concernant le matériel roulant, la possibilité d'injecter, dans la flotte des bus, des bus bi-articulés a-t-elle été envisagée ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dire davantage ? Si non, pourquoi ?

Enfin, en juillet 2015, je vous avais posé une question concernant une alternative pour certains usagers du 71. Je pense à la possibilité de dévier la

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U hebt op de kaart een aantal straten aangeduid met een rode stippellijn. Zijn dat de straten waar het autoverkeer nog wel toegelaten is?*

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De verkeersas tussen de Waverssesteenweg en het Fernand Cocqplein zou een voetgangerszone worden. We mogen echter niet vergeten dat de Elsensesteenweg uitmondt op het Flageyplein. Het heeft geen zin om een voetgangerszone te creëren en ervoor te zorgen dat de bussen vlot kunnen rijden op de Elsensesteenweg als ze uiteindelijk vastzitten in het verkeer aan het Flageyplein.*

Zijn er maatregelen opgenomen in het plan om de doorstroming van het busverkeer op het Flageyplein vlotter te doen verlopen?

Er rijden veel bussen over de Elsensesteenweg. Hoe wilt u in de voetgangerszone bussen, taxi's en toegelaten wagens op een veilige manier combineren met voetgangers?

Overweegt u de mogelijkheid om dubbelgelede bussen in te zetten? Kunt u ons daar wat meer over vertellen?

In juli vorig jaar stelde ik als alternatief voor bus 71 een omlegging van tram 93 langs de Lesbroussartstraat en de Renbaanlaan tot aan het Marie-Joséplein voor.

Hebt u daar rekening mee gehouden? In juli zei u nog dat die mogelijkheid werd bestudeerd en dat de regering er voor het einde van het jaar een standpunt over in zou nemen.

ligne de tram 93 de l'avenue Louise vers la rue Lesbroussart, l'avenue de l'Hippodrome et jusqu'à la place Marie-José.

Je ne sais pas si cette possibilité était reprise dans les six schémas que vous nous avez présentés. Vous aviez répondu à l'époque que cela faisait partie des hypothèses étudiées à titre comparatif avec la conversion de la ligne 71. Le gouvernement devait se positionner à ce sujet avant la fin de l'année et c'est pourquoi j'aimerais en savoir plus.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je note que vous soutenez le projet Neo, qui va devenir le plus grand centre commercial du pays. Peut-être devriez-vous mettre d'accord à ce sujet avec le chef du groupe sp.a au parlement flamand, qui ne semble pas l'avoir compris.*

(Remarques de M. Smet)

Il est positif de renforcer les commerces.

Est-il exact que début 2014, alors que le projet de tram était encore d'actualité, vous vous êtes concerté avec les habitants et les commerçants de la chaussée d'Ixelles ?

Le projet de zone piétonne que la Région et la commune ont ensuite élaboré a-t-il déjà été discuté avec les commerçants ? Lors de la concertation, les commerçants étaient-ils demandeurs d'une zone piétonne ? Que pensent les commerçants de vos nouveaux plans ? La question du chargement et du déchargement en voiture, déjà soulevée à propos de l'option d'un tram, risque d'être un point délicat.

Votre objectif de faire passer un bus toutes les trois minutes aux heures de pointe est-il réalisable ?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt een leerrijke presentatie gegeven.

Ik noteer dat u volmondig achter het Neoproject staat, dat met zijn winkelopervlakte van 72.000 m² het grootste shoppingcentrum van het land omvat. Misschien moet u uw standpunt wel nog even afstemmen met dat van Joris Vandenbroucke, fractieleider van de sp.a in het Vlaams Parlement. Hij lijkt het immers niet met u eens te zijn.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik vind het goed dat er handelsversterkend gewerkt wordt.

Is het correct dat u begin 2014 overlegd hebt gepleegd met de bewoners en de handelaars van de Elsensesteenweg om naar hun bezorgdheden te luisteren? Dat was toen het tramproject nog op tafel lag. Nadien heeft het gewest samen met de gemeenten het project van een voetgangerszone uitgewerkt.

Werd de optie van de voetgangerszone al met de handelaars besproken? Waren de handelaars tijdens het overleg vragende partij voor een voetgangerszone? Over de optie van de tramlijn zeiden ze immers dat de bereikbaarheid met de wagen om te laden en te lossen problematisch zou zijn.

Hoe staan de handelaars vandaag tegenover uw nieuwe plannen? Ook in het geval van een voetgangerszone zal de bereikbaarheid immers een heikel punt zijn.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison : lors de la réunion avec les habitants, plusieurs d'entre eux ont soulevé la question de l'autre partie de la chaussée d'Ixelles. Nous avons promis d'étudier ce point. Cela dépend un peu du budget et des calculs.

Nous examinons également la faisabilité d'un parking souterrain place Fernand Cocq.

Une fréquence des bus de trois minutes, régulière, est réalisable. Mais cela met une certaine pression ! Nous avons demandé à la STIB de voir si tous les bus 71 devaient partir de Delta, dans la mesure où le trajet le plus fréquenté se situe entre Flagey et De Brouckère. Certains bus pourraient donc ne parcourir que ce dernier tronçon.

Nous avons aussi demandé à la STIB de relever sur tout le trajet de la ligne, entre De Brouckère et Delta, les interventions nécessaires pour améliorer la fluidité du parcours, notamment place Flagey.

En l'absence de voitures, il n'y a évidemment plus de doubles files.

(Remarques de Mme Delforge)

Peu de propriétaires de voitures habitent entre la place Fernand Cocq et la Porte de Namur. Il y a également peu de taxis.

(Remarques de Mme Delforge)

La commune va programmer une concertation avec les commerçants pour organiser les livraisons dans des tranches horaires précises, par exemple très tôt le matin, comme cela se fait dans beaucoup d'autres villes. Nous soutiendrons bien entendu la commune sur ce point.

Nous réfléchissons aussi à la question du carburant, soit électrique soit hybride. Cela dépendra du rapport que nous recevrons dans les jours qui viennent.

Par ailleurs, nous allons organiser un test avec un bus bi-articulé pour évaluer son impact, voir s'il

U had het over een busfrequentie van drie minuten tijdens de spits. Zijn uw plannen wel realiseerbaar?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Tijdens het overleg met de omwonenden kwam het andere deel van de Elsensesteenweg inderdaad ter sprake. De heraanleg daarvan hangt af van het beschikbare budget.*

We bekijken ook de mogelijkheid van een parking onder het Fernand Cocqplein.

Om de drie minuten een bus laten langsrijden, is haalbaar, maar zorgt voor een zekere druk. Ik heb de MIVB gevraagd om na te gaan of het mogelijk is om bepaalde bussen op lijn 71 te beperken tot het gedeelte tussen het Flageyplein en De Brouckère.

Ik vroeg de MIVB ook om voor het hele traject tussen De Brouckère en Delta na te gaan welke werken nodig zijn om het busverkeer vlotter te doen verlopen.

Als auto's niet toegelaten zijn, kunnen ze ook niet dubbel parkeren.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Tussen het Fernand Cocqplein en de Naamsepoort wonen weinig mensen met een auto. Er passeren ook weinig taxi's.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

De gemeente wil met de handelaars overleggen over leveringen binnen duidelijk afgebakende periodes, bijvoorbeeld heel vroeg in de ochtend.

Of we voor elektrische of hybride bussen kiezen, zal afhangen van het rapport dat we binnenkort krijgen.

Als bij een test blijkt dat dubbelgelede bussen geschikt zijn om over de Elsensesteenweg te rijden en de omwonenden zich daar niet tegen kanten, kunnen we die bussen invoeren.

De bezwaren die worden aangehaald tegen bussen in een voetgangerszone, gelden evengoed voor trams. Het is ook niet aangenaam als een

n'est pas trop gigantesque et s'il peut traverser la chaussée d'Ixelles. Si c'est possible et que les riverains sont d'accord, je ne suis pas opposé à la formule.

Certains s'interrogent également sur la pertinence de faire coexister bus et zone piétonne. Quelles que soient les objections, elles valent aussi pour les trams. À Amsterdam, dans la Leidsestraat, qui est une rue commerçante du centre-ville, les trams circulent et sont constamment obligés de faire retentir leur avertisseur. Ce n'est pas très agréable non plus.

Je ne suis pas en soi contre la ligne 93, mais au vu de son coût et de la faible valeur ajoutée qu'elle apportera au réseau, ce n'est pas une priorité. Il faut l'envisager au sein de l'ensemble de la stratégie ferroviaire que l'on doit développer.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons discuté de l'option de la zone piétonne avec les commerçants. Ils étaient tous très enthousiastes. Certains ont même demandé qu'elle s'étende à l'ensemble du quartier Saint-Boniface.

La collaboration entre la Région, les communes, les commerçants et les habitants s'est très bien passée. Je suis ravi que nous soyons parvenus à une proposition commune améliorant la qualité de vie dans le quartier.

M. le président.- Je pense que vous ne m'avez pas répondu sur la rénovation de l'autre tronçon.

M. Pascal Smet, ministre.- Si, j'ai commencé avec cela. Je vous ai dit qu'elle était à l'étude.

Lors de la réunion de consultation, certains habitants ont soulevé ce problème. Nous avons promis de l'examiner. Si c'est réalisable, je suis prêt à le faire.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

trambestuurder voortdurend voetgangers moet aanmanen om aan de kant te gaan.

Lijn 93 verleggen zou veel kosten voor het beetje verbetering dat het zou opbrengen. We kunnen dat beter plannen binnen een algemene spoorstrategie.

(verder in het Nederlands)

Wij hebben de optie van de voetgangerszone wel degelijk met de handelaars besproken. Ze waren allemaal heel enthousiast. Sommige handelaars vroegen zelfs om de voetgangerszone tot de volledige Sint-Bonifaaswijk uit te breiden.

De samenwerking tussen het gewest, de gemeenten, de handelaars en de bewoners verliep zeer goed. Ik ben blij dat wij tot een voorstel gekomen zijn dat door iedereen gedragen wordt en dat de levenskwaliteit in de wijk zal verhogen.

De voorzitter *(in het Frans).*- *U hebt mijn vraag over de renovatie van het andere stuk niet beantwoord.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Toch wel, die ligt ter studie.*

Tijdens de vergadering wierpen bepaalde inwoners dat probleem op. We beloofden het te onderzoeken, en indien het haalbaar is, zullen we het uitvoeren.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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 "l'installation du Wi-Fi sur l'ensemble du réseau de la STIB".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'installation d'un téléphérique sur le plateau du Heysel".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'achat de nouvelles rames de métro dans le cadre de l'automatisation des lignes".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de installatie van Wi-Fi op het hele MIVB-net".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de plaatsing van een kabelbaan op de Heizelvlakte".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de aankoop van nieuwe metrostellen in het kader van de automatisering van de lijnen".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het beleid ter bevordering van het carpoolen".

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEI**

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

concernant "les conditions de circulation
très dangereuses pour les motards à hauteur
des travaux de la STIB avenue Adolphe
Buyl".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les infrastructures de recharge
pour voitures électriques".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
CARLA DEJONGHE,**

concernant "la nouvelle étude sur
l'installation de bornes de rechargement".

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD
PINXTEREN**

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

concernant "la cyclabilité de la chaussée de
Wavre".

**QUESTION ORALE DE MME FATOUMATA
SIDIBÉ**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEI**

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

betreffende "de voor motorrijders zeer
onveilige verkeerssituatie aan de MIVB-
werken aan de Adolphe Buyllaan te
Elsene".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PAUL DELVA**

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

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor
elektrische wagens".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,**

betreffende "de nieuwe studie naar de
invoering van elektrische laadpalen".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ARNAUD PINXTEREN**

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

betreffende "de befietsbaarheid van de
Waversesteenweg".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
FATOUMATA SIDIBÉ**

AAN DE HEER PASCAL SMET,

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la politique de la STIB à l'égard des personnes transgenres".

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les nouveaux desiderata de la Ville de Bruxelles en matière de transports publics autour du piétonnier".

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "la légalité d'Uber X".

M. le président.- À la demande du ministre, les questions orales sont reportées à la prochaine réunion.

MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het beleid van de MIVB tegenover transgenders".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de nieuwe desiderata van de stad Brussel inzake openbaar vervoer rond de voetgangerszone".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de wettelijkheid van Uber X".

De voorzitter.- Op verzoek van de minister worden de mondelinge vragen naar de volgende vergadering verschoven.