



**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 18 JANVIER 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 18 JANUARI 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](mailto: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](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

**SOMMAIRE****QUESTIONS ORALES** 7

## Question orale de M. Bruno De Lille 7

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

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

concernant "la mise en œuvre de la zone 30 aux abords des écoles".

## Question orale jointe de Mme Céline Delforge, 7

concernant "l'absence de zones 30 devant plusieurs écoles de la commune de Saint-Josse".

## Question orale de M. Bruno De Lille 13

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

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

concernant "le stationnement nocturne ou non, sur le trottoir et la piste cyclable".

**INHOUD****MONDELINGE VRAGEN** 7

## Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 7

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

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de toepassing van de zone 30 aan de scholen".

## Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, 7

betreffende "het ontbreken van zones 30 voor verschillende scholen van de gemeente Sint-Joost".

## Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 13

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

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "het parkeren op de stoep en fietspad, al dan niet tijdens de nacht".

INTERPELLATIONS	15	INTERPELLATIES	15
Interpellation de M. Boris Dilliès	16	Interpellatie van de heer Boris Dilliès	16
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 suppression de lignes de bus en raison de la peur des chauffeurs".		betreffende "de afschaffing van buslijnen als gevolg van de angst van de bestuurders".	
Discussion - Orateurs :	17	Bespreking - Sprekers:	17
M. Sevket Temiz (PS) M. Pascal Smet, ministre M. Boris Dilliès (MR)		De heer Sevket Temiz (PS) De heer Pascal Smet, minister De heer Boris Dilliès (MR)	
Interpellation de Mme Brigitte Grouwels	20	Interpellatie van mevrouw Brigitte Grouwels	20
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 projets de revalorisation de l'espace public autour de Louise".		betreffende "de plannen voor de opwaardering van de openbare ruimte rond Louiza".	
Interpellation jointe de M. Benoît Cerexhe,	20	Toegevoegde interpellatie van de heer Benoît Cerexhe,	20
concernant "le réaménagement du haut de la ville et ses implications sur le développement commercial de l'axe Louise/Namur".		betreffende "de heraanleg van de bovenstad en de gevolgen daarvan voor de commerciële ontwikkeling van de as Louiza/Naamse Poort".	
Discussion conjointe - Orateurs :	23	Samengevoegde bespreking - Sprekers:	23
M. Pascal Smet, ministre Mme Brigitte Grouwels (CD&V) M. Benoît Cerexhe (cdH)		De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V) De heer Benoît Cerexhe (cdH)	
Interpellation de M. Paul Delva	29	Interpellatie van de heer Paul Delva	29
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 lecteurs de cartes de crédit et les taximètres numériques dans les taxis bruxellois".		betreffende "de kredietkaartlezers en digitale taximeters in de Brusselse taxi's".	
Discussion - Orateurs :	31	Bespreking - Sprekers:	31
M. Boris Dillières (MR) M. Hasan Koyuncu (PS) M. Bruno De Lille (Groen) M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)		De heer Boris Dillières (MR) De heer Hasan Koyuncu (PS) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Paul Delva	36	Interpellatie van de heer Paul Delva	36
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 "le vandalisme dans les transports en commun".		betreffende "het vandalisme in het openbaar vervoer".	
Discussion - Orateurs :	38	Bespreking - Sprekers:	38
M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)		De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
QUESTIONS ORALES	39	MONDELINGE VRAGEN	39
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	40	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	40
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 "le réaménagement du rond-point Schuman".		betreffende "de heraanleg van het Schuman-rondpunt".	
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,		aan 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. Bruno De Lille	48	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	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 obstacles qui gênent ou empêchent le passage sur les itinéraires cyclables régionaux".		betreffende "de hindernissen die het doorlopen van gewestelijke fietsroutes moeilijk of onmogelijk maken".	
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 "la dangerosité des arrêts de tram situés avenue Louise".		betreffende "de gevaarlijke tramhaltes aan de Louizalaan".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	53	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	53
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,	
et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,		en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkheidskansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "le changement de paradigme cinématique en milieu urbain en conséquence de l'accord de Paris et de l'accroissement de la population".		betreffende "de nieuwe aanpak van de mobiliteit in een stedelijke omgeving als gevolg van de akkoorden van Parijs en van de bevolkingstoename".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	59	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	59
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".	

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

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

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

concernant "la mise en œuvre de la zone 30 aux abords des écoles".

### QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'absence de zones 30 devant plusieurs écoles de la commune de Saint-Josse".

**M. le président.**- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra aux questions orales.

La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Il n'y a pas de panneaux routiers indiquant les zones 30 aux abords de certaines écoles à Saint-Josse-ten-Noode. Sur les sept écoles primaires de*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de toepassing van de zone 30 aan de scholen".

### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het ontbreken van zones 30 voor verschillende scholen van de gemeente Sint-Joost".

**De voorzitter.**- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de mondelinge vragen beantwoorden.

De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Bij een aantal scholen in Sint-Joost-ten-Node ontbreken verkeersborden om aan te duiden dat er een zone 30 van kracht is. Ik schets eerst kort de

*la commune, quatre ne sont pas dans une zone 30. Or, les statistiques montrent que seulement 5% des accidents concernant des enfants sur le chemin de l'école surviennent dans une zone 30. La création des zones 30 aux abords des écoles est une obligation fédérale depuis 2005. Celles-ci doivent être obligatoirement indiquées par des panneaux de signalisation de type A23 et F4a.*

*Les zones 30 à proximité des trois autres écoles à Saint-Josse sont souvent dépourvues de panneau F4a signalant la présence des enfants. Les automobilistes qui ne connaissent pas le quartier risquent de ne pas remarquer les écoliers, faute d'une signalisation routière adéquate.*

*Le Plan d'action de sécurité routière 2011-2020 de la Région bruxelloise relève deux problèmes concernant les zones 30, notamment leur manque de visibilité et l'inadéquation de l'infrastructure routière à la limitation de la vitesse à 30km/h. Le plan propose aussi des mesures concrètes et notamment la création de zones 30 aux abords des écoles, l'adaptation de l'infrastructure routière dans les zones 30 aux abords des écoles et l'extension des zones 30 aux voiries d'accès. Si aucun aménagement n'est possible, il préconise la mise en place de contrôles, le placement de panneaux à messages variables, etc.*

*Que prévoit le gouvernement pour améliorer la sécurité des écoliers et régulariser la situation aux abords des écoles de Saint-Josse ? Que fait la commune ? Que peut faire la Région ? Il ne faudrait pas que les communes n'interviennent pas sous prétexte que la Région agit à leur place. Quelle sanction est-elle prévue à l'égard des communes qui ne régularisent pas la situation ?*

*Où en est l'application du Plan d'action de sécurité routière 2011-2020 de la Région bruxelloise ? Qu'en est-il de la création des zones 30 à proximité des écoles ?*

*Quelles sont les communes et les écoles dépourvues de zone 30 ou de panneaux routiers F4a ? Quelles sont les zones 30 aux abords des écoles dont il faudrait améliorer la visibilité et la signalisation routière ? Quelle est votre approche concernant les zones 30 ? Un budget est-il prévu concernant les zones 30 en 2016 ?*

situatie ter plaatse en verruim dan de problematiek naar het hele gewest.

In Sint-Joost-ten-Node bevinden vier van de zeven basisscholen zich niet in een zone 30, namelijk de École Arc-en-Ciel, La Nouvelle École, La Sagesse en de Nederlandstalige school Sint-Joost-aan-Zee. Uit de cijfers blijkt echter dat slechts 5% van de ongevallen met kinderen op weg naar school in een zone 30 gebeurt. Daarom verplicht de federale wetgever sinds 2005 om een zone 30 in te richten in de omgeving van scholen. Sinds september 2005 stelt de verkeerswetgeving dat elke schoolomgeving moet worden aangeduid met de verkeersborden A23 en F4a.

In de zones 30 bij de drie overige scholen in Sint-Joost is het verkeersbord F4a, dat op de aanwezigheid van kinderen duidt, vaak afwezig. Automobilisten die niet vertrouwd zijn met de wijk, kunnen de aanwezigheid van schoolgaande kinderen haast niet opmerken bij gebrek aan borden en wegmarkeringen.

In het verkeersactieplan 2011-2020 van het Brussels Gewest worden twee problemen vermeld, namelijk een gebrekkige zichtbaarheid van de zones en een wegeninfrastructuur die niet is afgestemd op de gewenste snelheid van 30 km/u. In het actieplan worden verschillende maatregelen vermeld om daaraan te verhelpen. Het gaat om het aanpassen van de zones 30 in de omgeving van scholen, het aanpassen van de wegeninfrastructuur in zones 30 in de omgeving van scholen (bijvoorbeeld door de weg 'visueel' te versmallen), en het uitbreiden van de zones 30 naar een aantal verbindingswegen, zodat automobilisten niet worden verrast. Als de inrichting niet kan worden aangepast, zouden mobiele controles, verkeersborden met variabele boodschappen en dergelijke meer moeten worden gebruikt.

Wat zal de regering doen om een einde te maken aan de onwettige en vooral onveilige situatie voor de kinderen en hun ouders in de gemeente Sint-Joost-ten-Node? Wat moet de gemeente doen en wat kan het Brussels Gewest ondernemen? Het is niet de bedoeling dat gemeenten die niets doen, een aantal kosten kunnen uitsparen omdat het Brussels Gewest wel in de bres springt. Welke sanctie zal er volgen indien de gemeente niets doet aan de onwettige en onveilige situatie?



**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Plusieurs écoles de la commune de Saint-Josse ne bénéficient pas de la protection d'une zone 30. Il y a quelques années, j'ai appliqué de façon volontariste le 30km/h à une sortie d'école dans cette commune et cela a évité qu'un enfant se retrouve sur mon capot. Les enfants ont des comportements parfois inattendus.

Avez-vous eu un contact à ce sujet avec les autorités communales, puisque celles-ci ne souhaitent pas, pour ce que l'on en sait, rendre la situation conforme ? Quelle est la situation du dossier à l'heure actuelle ? Quelles mesures sont-elles prises pour assurer au plus vite la sécurité des écoliers concernés ?

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *La réglementation fédérale impose l'instauration d'une zone 30 aux abords des écoles depuis 2005. La responsabilité en incombe au gestionnaire des voiries, à savoir la commune ou la Région.*

*Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière et de l'arrêté de gouvernement du 8 mai 2014 relatif à la composition et au fonctionnement de la Commission consultative pour la circulation routière, la Région est compétente pour les*

Hoe staat het met de uitvoering van het actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 in het Brussels Gewest, en meer bepaald inzake de invoering van zones 30 in de omgeving van scholen? Kunt u mij een overzicht geven van de gemeenten en scholen waar geen zone 30 van kracht is of geen verkeersborden van het type F4a zijn aangebracht? Kunt u ons een overzicht geven van de zones 30 in de omgeving van scholen waar inrichtingswerken nodig of wenselijk zijn om de zichtbaarheid van de zone te verbeteren en de verkeerssituatie duidelijker te maken? Welk plan hebt u om die zones aan te pakken? Welk budget wordt daar dit jaar voor uitgetrokken?

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Bij heel wat scholen in Sint-Joost is geen zone 30 van kracht. Toch vertonen kinderen vaak onverwacht gedrag op de weg.*

*Hebt u daarover reeds contact opgenomen met het gemeentebestuur, dat blijkbaar niets aan die situatie wil doen? Wat is de stand van zaken? Welke maatregelen worden er genomen om de veiligheid van de betrokken leerlingen te garanderen?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Sinds 2005 legt de federale regelgeving op dat schoolomgevingen zone 30 zijn. De wegbeheerder, in casu de gemeente of het gewest, is daarvoor verantwoordelijk.

Sinds de inwerkingtreding van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen en het plaatsen en de bekostiging van de verkeerstekens en het regeringsbesluit van 8 mei 2014 over de samenstelling en de werking van de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer is het gewest bevoegd voor de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

*conditions de placement de la signalisation.*

*(poursuivant en français)*

Vu la présence d'une école, ces rues doivent être mises en zone 30, afin d'augmenter la sécurité routière dans tout le quartier, et pas uniquement aux abords immédiats des écoles concernées.

J'ai dès lors enjoint à la commune de Saint-Josse de procéder au placement de la signalisation nécessaire. Je lui ai envoyé un courrier à ce sujet le 23 décembre dernier. Elle dispose de deux mois pour régulariser la situation, ce qui nous amènera, au plus tard, au début du mois de mars.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les lacunes réglementaires pour les voiries gérées par Bruxelles Mobilité vont être comblées dans le cadre de la mise en œuvre des mesures de sécurité routière prévues dans le Plan d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Sur les voiries régionales, nous placerons une signalisation spécifique aux abords des écoles, sous la forme d'une signalisation variable et limitée dans le temps.*

*L'objectif consiste à placer des panneaux à messages variables aux abords des écoles sur les grands axes régionaux, comme le boulevard industriel à Anderlecht ou l'avenue Winston Churchill à Uccle.*

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne les zones 30 aux abords des écoles situées le long des voiries communales, Bruxelles Mobilité ne dispose d'aucune base de données qui lui permettrait de conclure à l'existence ou à l'absence de zones 30 qu'elle ne gère pas elle-même.

J'ai donc envoyé fin décembre un courrier à la commune de Saint-Josse, qui a deux mois pour régulariser la situation.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Si la commune n'agit pas, la Région se substituera à elle, mais récupérera les coûts auprès de la commune.*

*(verder in het Frans)*

*Gezien de aanwezigheid van een school, moet er een zone 30 in die straten komen. Zo wordt het veiliger in de volledige wijk en niet alleen in de onmiddellijke buurt van de scholen.*

*Ik heb de gemeente Sint-Joost dan ook per brief van 23 december 2015 gelast om de nodige markeringen aan te brengen. De gemeente krijgt twee maanden de tijd om de zaak in orde te brengen.*

*(verder in het Nederlands)*

In het kader van de uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen in het actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020, wil ik nu de bestaande leemtes op reglementair vlak voor de wegen die Brussel Mobiliteit beheert, opvullen. Voor de gewestwegen komt dat erop neer dat we zorgen voor specifieke signalisatie in de omgeving van scholen, in dit geval in de vorm van variabele, tijdsgebonden signalisatie.

De bedoeling is om de variabele borden te plaatsen in de omgeving van scholen op gewestwegen. Het is geenszins de bedoeling om de variabele borden in elke schoolomgeving te plaatsen, maar wel op de grote invalswegen, bijvoorbeeld de Industrielaan in Anderlecht, een van de grote assen waarlangs het verkeer Brussel binnenrijdt, of nog de Winston Churchillaan in Ukkel.

*(verder in het Frans)*

*Voor de zones 30 rond scholen langs gemeentewegen, die Brussel Mobiliteit niet zelf beheert, beschikt het over geen enkele databank waaruit het kan opmaken of die zones al dan niet bestaan.*

*Ik heb de gemeente eind december dus schriftelijk meegedeeld dat ze over twee maanden beschikt om de nodige borden te plaatsen.*

*(verder in het Nederlands)*

Doet de gemeente dat niet, dan treedt het gewest op in de plaats van de gemeente, maar verhaalt het wel de kosten op de gemeente.

Op het moment hebben we er geen zicht op waar

*Nous ne disposons pas d'un inventaire des lieux où les panneaux nécessaires font défaut. Nous n'avons appris que récemment le problème qui se pose à Saint-Josse-ten-Noode.*

*(poursuivant en français)*

C'est la raison pour laquelle j'ai chargé Bruxelles Mobilité de développer une base de données des signaux routiers, qui sera alimentée par les règlements complémentaires des communes relatifs à la circulation routière. L'objectif est de donner la possibilité aux communes d'envoyer leurs règlements complémentaires par voie électronique, de manière à alimenter simultanément cette base de données des signaux routiers.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La Région saura ainsi quels panneaux sont placés à quels endroits et où des panneaux sont manquants ou erronés. La base de données sera opérationnelle cette année.*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *C'est très bien d'avoir rappelé la commune à l'ordre. Il est inimaginable qu'elle n'ait rien entrepris alors qu'elle connaissait le problème. J'espère qu'elle agira enfin.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais)*.- *La Région n'est compétente pour la sécurité routière que depuis l'an passé. Nous n'avons donc pas chômé.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Je ne vous reproche rien. Je juge simplement inacceptable que des communes attendent que la Région agisse à leur place.*

*Je me réjouis du placement de panneaux à messages variables sur les voiries régionales. Je vous suggère d'exercer un contrôle plus strict aux endroits pourvus de tels panneaux pour vous assurer du respect de la limitation de vitesse à 30km/h à certains moments de la journée.*

*La composition d'une base de données des panneaux de signalisation dans la Région est à*

de noodzakelijke borden ontbreken. Pas onlangs kregen we lucht van het probleem in Sint-Joosten-Node.

*(verder in het Frans)*

*Ik heb Brussel Mobiliteit dan ook de opdracht gegeven om een verkeersbordendatabank te ontwikkelen met de aanvullende gemeentereglementen betreffende het wegverkeer. Het is de bedoeling dat de gemeenten die elektronisch kunnen doorsturen.*

*(verder in het Nederlands)*

Daardoor kan het gewest weten waar welke borden staan, waar er eventueel borden ontbreken en waar er verkeerde borden staan. De database zal nog dit jaar operationeel zijn.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Ik ben heel blij dat u de gemeente hebt aangemaand om het nodige te doen. Het is onvoorstelbaar dat zij op de hoogte was van het probleem en tot nu toe nog niets heeft ondernomen. Ik hoop dat ze deze keer wel in actie zal schieten.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het gewest is nog maar sinds vorig jaar bevoegd voor verkeersveiligheid. Wij hebben dus geen tijd verloren.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Ik verwijt u niets. Ik vind het vooral onbegrijpelijk dat het probleem al verschillende malen werd aangekaart in de gemeenteraad van Sint-Joosten-Node, maar dat het gemeentebestuur geen actie heeft ondernomen. Het kan niet dat gemeenten gewoon wachten tot het gewest in hun plaats optreedt en de situatie rechtrekt.

Het is alvast een goede zaak dat het gewest het heft in handen neemt, als het uiterlijk tegen de paasvakantie geen veranderingen ziet.

Het verheugt mij dat het gewest op de

*applaudir. Concernera-t-elle uniquement les panneaux zone 30 ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *Il s'agit de toutes les signalisations routières sur les voies régionales et communales.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Je pense que certaines communes les ont déjà recensées. Il faudrait peut-être centraliser les informations dans une base de données unique.*

*Je n'ai pas vraiment reçu de réponse à ma dernière question. Peut-on analyser les endroits où la voirie même doit être adaptée pour obliger les usagers de la route à ne pas dépasser 30km/h ? Quelle sera votre approche ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *Les adaptations d'infrastructures sont du ressort du ministre Smet. Il existe évidemment un lien avec les points noirs des zones 30 fréquemment sujettes à des accidents. L'administration est en train d'élaborer une liste de recommandations les concernant. Le ministre Smet fera exécuter des travaux là où c'est nécessaire.*

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- *Nous ne pouvons que nous réjouir que vous ayez activé ce dispositif, même si nous ne comprenons toujours pas pourquoi une commune rechignerait à instaurer une zone 30.*

gewestwegen variabele borden zal plaatsen. Die zijn inderdaad minder geschikt voor lokale wegen in woonwijken.

Mag ik suggereren om strenger te controleren waar er variabele borden zijn geplaatst. Met de variabele borden geldt de snelheidsbeperking van 30 km/u op vastgestelde momenten. Dat is dus een toegeving aan de automobilisten. Daarom moeten wij ervoor zorgen dat het respect voor de snelheidsbeperking van 30 km per uur die op bepaalde momenten van toepassing is, via controles inderdaad wordt afgedwongen.

Dat u een database samenstelt van de verkeersborden in het gewest, is toe te juichen. Wordt informatie over alle verkeersborden daarin verzameld, of alleen over de zone 30-borden?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het gaat over alle verkeerssignalisatie, zowel op gewest- als op gemeentewegen.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Volgens mij beschikken sommige gemeenten daar zelf over. Misschien zouden de gegevens in een enkele databank moeten worden gecentraliseerd?

Op mijn laatste vraag heb ik niet echt een antwoord gekregen. Kan er geen analyse worden gemaakt van de plaatsen waar de weg zelf moet worden aangepast om de weggebruikers te verplichten niet sneller dan 30 km/u te rijden? Hoe wilt u dat aanpakken?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Infrastructuuradaptaties vallen onder de bevoegdheid van minister Smet, maar natuurlijk is er een verband met de zwarte punten in zones 30 waar frequent ongevallen gebeuren. De administratie werkt aan een aanbevelingslijst voor deze zwarte punten. Minister Smet zal werken laten uitvoeren waar dat nodig is.

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Het is goed dat u die database hebt ingevoerd, al begrijp ik nog steeds niet waarom een gemeente zou weigeren een zone 30 in te voeren.*

Si un accident survient dans une zone qui aurait dû être limitée à 30km/h, la responsabilité des autorités communales peut-elle être engagée ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Oui.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le bourgmestre prend donc le risque de voir sa responsabilité pénale engagée en cas d'accident.

- Les incidents sont clos.

#### QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

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

concernant "le stationnement nocturne ou non, sur le trottoir et la piste cyclable".

**M. le président.**- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra à la question orale.

La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *La commune de Saint-Josse-ten-Noode a lancé en février 2012 un projet pilote pour soulager la pression du stationnement de nuit. Certains emplacements interdits de stationnement la journée*

*Indien er zich een ongeval voordoet in een zone waarin de snelheidsbeperking zou moeten gelden, kan het gemeentebestuur dan aansprakelijk worden gesteld?*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** (in het Frans).- *Inderdaad.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *De burgemeester loopt dus het risico dat hij strafrechtelijk aansprakelijk wordt gesteld bij een ongeval.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het parkeren op de stoep en fietspad, al dan niet tijdens de nacht".

**De voorzitter.**- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De gemeente Sint-Joost-ten-Node startte in februari 2012 een proefproject om de nachtelijke parkeerdruk aan te pakken. Enkele plaatsen waar overdag niet geparkeerd mag worden, kregen een

*sont désormais munis d'un panneau autorisant le stationnement entre 19h et 7h. Dans la pratique, cela revient à autoriser le stationnement sur les trottoirs et les pistes cyclables.*

*Cette pratique est illégale. Les articles 23 et 24 du Code de la route interdisent l'arrêt et le stationnement sur les trottoirs et les pistes cyclables. Il est en outre interdit de placer simultanément un panneau d'interdiction et un panneau de stationnement.*

*En 2012, Mme Annemie Maes a interrogé la ministre Grouwels sur la question. Celle-ci a condamné expressément de telles pratiques et s'est engagée à réagir, mais la commune semble n'en avoir pas tenu compte, puisque les panneaux sont toujours là.*

*Qu'allez-vous entreprendre pour mettre un terme à cette situation illégale ? De telles pratiques sont-elles constatées dans d'autres communes ?*

*Le stationnement sur les trottoirs et les pistes cyclables est un fléau partout à Bruxelles. Quels sont les plans et les actions envisagés pour combattre de telles pratiques ?*

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).** - *Le Code de la route interdit effectivement le stationnement de nuit sur les pistes cyclables et les trottoirs. La commune de Saint-Josse-ten-Noode est la seule à l'autoriser.*

*Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires, la Région est compétente pour déterminer les conditions de placement de la*

uitzonderingsbord, waardoor er vanaf 19 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends wel auto's mochten parkeren. In de praktijk staan wagens op dat tijdstip dus vaak op voet- en fietspaden geparkeerd.

Die praktijk is onwettelijk. De Wegcode is daarin zeer duidelijk. De artikelen 23 en 24 bepalen dat stilstaan en parkeren nooit is toegelaten op fietspaden en trottoirs. Ook het tegelijkertijd plaatsen van een bord verboden te parkeren en een bord toegelaten te parkeren is verboden. Dat is natuurlijk om te voorkomen dat er verwarring ontstaat. Het is daarenboven ook nefast omdat het de automobilisten de indruk geeft dat dit toegelaten is op elk uur van de dag. In de praktijk blijkt dat ook het geval te zijn en merken we dat de fiets- en voetpaden ook overdag geblokkeerd worden.

In 2012 heeft mevrouw Annemie Maes de toen bevoegde minister Grouwels daar al over ondervraagd. Zij veroordeelde dergelijke praktijken heel uitdrukkelijk en zou daarop gepast reageren, maar blijkbaar heeft de gemeente haar acties naast zich neergelegd, want de borden staan er nog steeds. Is de gemeente doof gebleven voor de acties van minister Grouwels of is er iets anders aan de hand?

Het Brussels Gewest beschikt nu over iets meer mogelijkheden om te reageren. Wat zal de Brusselse regering doen om de onwettelijke situatie in de gemeente Sint-Joost-ten-Node een halt toe te roepen? Zijn er nog gemeenten die dergelijke onwettelijke praktijken toestaan?

Het parkeren op fiets- en voetpaden is een algemene Brusselse kwaal, ook al staan er geen borden. Wat zijn de plannen en de acties om die praktijken tegen te gaan?

**De voorzitter.** - Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.** - U hebt gelijk dat het op grond van het verkeersreglement onmogelijk is om toe te laten dat er 's nachts wordt geparkeerd op fietspaden of trottoirs. Op dit ogenblik heeft alleen de gemeente Sint-Joost-ten-Node een regeling ingevoerd waardoor het 's nachts toegelaten is om te parkeren op fiets- of voetpaden.

Sinds de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende

*signalisation.*

*Vu que la commune de Saint-Josse-ten-Noode est en infraction, j'ai mis le bourgmestre en demeure d'enlever cette signalisation illégale dans les deux mois. Si la commune n'obtempère pas, la Région l'enlèvera et recouvrira les coûts auprès de la commune. Nous suivons donc la situation de près.*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Retirer un panneau prend moins de temps que de le placer. La commune devrait même agir encore plus rapidement.*

*Vous dites que les pratiques relevées à Saint-Josse-ten-Noode n'existent pas ailleurs. Les places sont-elles soumises à la même réglementation que les trottoirs ? Pendant les Plaisirs d'hiver, la Ville de Bruxelles ouvre la place de l'église du Béguinage au stationnement, ce qui incite les piétons à longer la rue au lieu de passer par la place. Leur sécurité est ainsi mise en danger.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais).*- *C'est autorisé si une signalisation supplémentaire est placée et qu'il reste un espace suffisant pour les piétons, à savoir au moins un mètre et demi. C'était le cas sur la place de l'église du Béguinage.*

*- L'incident est clos.*

*(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

## INTERPELLATIONS

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

de aanvullende reglementen werd ingevoerd, is het gewest bevoegd voor de voorwaarden voor het plaatsen van verkeersborden.

Gelet op de onwettelijke situatie in Sint-Joost-ten-Node heb ik de burgemeester van die gemeente een brief geschreven en hem in gebreke gesteld wat de regeling voor nachtelijk parkeren betreft. Ik heb duidelijk gevraagd om de borden binnen de twee maanden weg te halen. Als de gemeente daar geen gevolg aan geeft, zal het gewest ze verwijderen en de kosten verhalen op de gemeente. De situatie wordt dus van nabij gevolgd.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- U hebt een interessant antwoord gegeven. Eigenlijk zou het gemakkelijker moeten zijn. Een bord weghalen kost immers minder tijd dan er een te plaatsen. De gemeente zou zelfs nog sneller moeten reageren. Ik hoop dat ze dat ook zal doen.

U zegt dat praktijken zoals die in Sint-Joost niet voorkomen in de andere gemeenten. Geldt voor de pleinen dezelfde regeling als voor de voetpaden? Tijdens Winterpret stelt de stad Brussel het plein voor de Begijnhofkerk open als parking. Ook dat is niet wenselijk, omdat voetgangers daardoor vaak over de straat lopen in plaats van over het plein. Zo wordt een onveilige situatie gecreëerd.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Als er extra borden worden geplaatst en er voldoende ruimte blijft voor de voetgangers, namelijk minimum anderhalve meter, dan kan het wel. Dat was het geval op het plein voor de Begijnhofkerk.

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

## 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 suppression de lignes de bus en raison de la peur des chauffeurs".

**M. le président.**- La parole est à M. Dillières.

**M. Boris Dillières (MR).**- Le 23 novembre, la presse nous apprenait que les bus des lignes 14, 20, 22, 36, 72 et 78 ne rouleraient pas, en raison notamment de "la peur des chauffeurs". À cet égard, dans une lettre ouverte au gouvernement fédéral, les conducteurs ont fait savoir qu'ils ne prendraient pas le volant. Un de leurs arguments était le suivant : "Dans cette situation exceptionnelle, nous, conducteurs de tram et chauffeurs de bus, avons dès lors été laissé libres de nos choix d'évaluer seuls la situation et son niveau de gravité, de transporter des voyageurs sur le réseau de surface."

Cet élément m'amène à vous demander si la STIB leur a formellement laissé le libre choix de ne pas assurer leur service. Si vous me confirmez cette hypothèse, cela signifie que le fonctionnement du réseau dépend davantage de la perception individuelle de chaque chauffeur - dont les craintes peuvent être légitimes - que de l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM), qui détient l'expertise nécessaire en la matière. Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet ?

Pour en arriver à une telle situation, il y a lieu de se demander si les chauffeurs ont correctement été informés par la STIB de ce qu'avait préconisé l'OCAM pour les transports en commun bruxellois. En outre, la STIB octroierait des heures supplémentaires aux chauffeurs qui ont décidé de travailler.

Avez-vous reçu une recommandation de l'OCAM concernant les transports en commun de surface, laissant le libre choix aux chauffeurs de se rendre sur leur lieu de travail ? Quels sont les canaux d'information utilisés dans le cadre du relèvement

## 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 afschaffing van buslijnen als gevolg van de angst van de bestuurders".

**De voorzitter.**- De heer Dillières heeft het woord.

**De heer Boris Dillières (MR)** *(in het Frans).*- *Op 23 november 2015 reden er geen bussen op de lijnen 14, 20, 22, 36, 72 en 78. Dat kwam onder meer omdat de buschauffeurs bang waren. Zij hadden in een open brief aan de federale regering laten weten dat zij niet zouden uitrijden. Als argument haalden zij aan dat hun de keuzevrijheid werd gegeven en dat zij zelf de ernst van de situatie mochten beoordelen.*

*Heeft de MIVB hun formeel de keuze gelaten om niet te komen werken? Is het normaal dat de werking van het netwerk eerder afhangt van de individuele perceptie van elke chauffeur dan van het Coördinatieorgaan voor de Dreigingsanalyse (OCAD), dat de nodige knowhow ter zake heeft?*

*Heeft de MIVB de chauffeurs wel correct ingelicht over de aanbevelingen van het OCAD voor het Brussels openbaar vervoer? Klopt het dat de MIVB extra uren zou hebben toegekend aan chauffeurs die wel zijn komen werken?*

*Heeft het OCAD aanbevolen om de chauffeurs de vrije keuze te laten? Welke informatiekanalen werden gebruikt om de chauffeurs in te lichten over de aanpassing van het netwerk ingevolge het verhoogd dreigingsniveau en de gevolgen daarvan voor hun werkprestaties?*

*Voor welke lijnen gold die vrije keuze? Hoeveel chauffeurs zijn niet komen werken tussen maandag 23 en vrijdag 27 november 2015? Hoeveel overuren werden er door de andere chauffeurs gepresteerd? Hoeveel heeft die situatie de MIVB gekost?*



du niveau de la menace, afin d'informer les chauffeurs des adaptations du réseau à la situation d'urgence et de ce que cela implique pour leur service ?

Pouvez-vous me confirmer les lignes qui ont été touchées par le libre choix desdits chauffeurs ? Pouvez-vous m'indiquer, en moyenne, le nombre de chauffeurs qui n'étaient pas à leur poste entre le lundi 23 et le vendredi 27 novembre ? Quel est le volume d'heures supplémentaires octroyées par la STIB aux chauffeurs ? Quel en est le coût budgétaire pour la STIB ?

### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à M. Temiz.

**M. Sevket Temiz (PS).**- La continuité des services publics est une vertu qui préside aux missions de la STIB, mais nous pouvons comprendre la crainte des chauffeurs face à la situation inédite des derniers mois. Il faut reconnaître que, dans un contexte assez anxiogène, la communication fut quelque peu brouillonne au début de la crise. C'est la raison pour laquelle le ministre-président Rudi Vervoort a plaidé pour un canal unique de diffusion de l'information.

Nous devons tous reconnaître que si pareille situation est relativement neuve pour les autorités, le processus d'apprentissage est toutefois en marche. Si le rôle central joué par notre ministre-président dans la coordination et la gestion de la menace permet à présent d'assurer une parfaite circulation de l'information entre les dix-neuf bourgmestres et leurs chefs de zone, nous regrettons néanmoins que l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM) n'ait pas été très prolixe en termes de conseils et de recommandations concrètes à appliquer sur le terrain dans le cadre de la gestion de la crise.

C'est triste à dire, mais même dans ce genre de contexte extrême, pour éviter la panique, tant les autorités publiques que les services publics et les citoyens devront trouver une certaine forme de routine.

Quelles conclusions la STIB tire-t-elle de cette

### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Temiz heeft het woord.

**De heer Sevket Temiz (PS)** *(in het Frans).*- *De continuïteit van de dienstverlening is een basisopdracht van de MIVB, maar de angst van de chauffeurs is begrijpelijk. In het begin van de crisis was de communicatie bovendien vrij verwarrend. Daarom heeft minister-president Vervoort voor een enkel informatiekanaal gepleit.*

*De situatie is vrij nieuw voor de autoriteiten, maar er wordt werk gemaakt van oplossingen. Hoewel de coördinatierol van onze minister-president zorgt voor een perfecte informatie-uitwisseling tussen de negentien burgemeesters en de zonechefs, betreuren we dat het OCAD geen nauwkeurigere instructies en raadgevingen heeft gegeven voor het beheer van de crisis op het terrein.*

*Om paniek te voorkomen, is het belangrijk dat zowel de autoriteiten als de overheidsdiensten en de burgers een zekere vorm van routine vinden.*

*Welke lessen heeft de MIVB uit deze ervaring getrokken? Overweegt zij voor de toekomst specifieke maatregelen ten aanzien van het personeel?*

expérience ? Des dispositions spécifiques envers le personnel sont-elles envisagées pour y faire face à l'avenir ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM) nous a avertis durant la nuit, le ministre-président et moi-même, qu'il y avait un risque pour le métro et qu'il était préférable de fermer celui-ci.

La question est assez délicate. C'était une situation particulière où tout le monde se posait des questions ; on fermait les écoles, les commerces et, malgré cela, 78% des bus ont circulé en moyenne. Le lundi 23 uniquement, l'offre n'a pas dépassé les 50% le matin et 30% l'après-midi.

Pourquoi en sommes-nous arrivés à cette situation ? La STIB a fait le nécessaire en déléguant ses collaborateurs vers les dépôts, pour organiser la communication interne et donner des assurances.

L'erreur de communication vient du Premier ministre qui, dans ses déclarations, a toujours parlé de transports en commun et non de métro. Cela a inquiété les chauffeurs de bus et de tram, qui pensaient être visés également, alors que ce n'était pas le cas en réalité. C'est une réaction tout à fait compréhensible dans ce genre de circonstances, mais cela montre l'importance du choix des mots.

Les chauffeurs et leurs représentants ont ressenti un malaise face aux deux messages discordants qu'ils entendaient : le message véhiculé par le Premier ministre quant au danger d'emprunter les transports en commun, en même temps que celui du gouvernement et de la direction de la STIB leur demandant de rouler.

La direction de la STIB, en collaboration avec les syndicats - qui ont joué un rôle très correct dans ce dossier -, a essayé de convaincre le personnel roulant de la nécessité de travailler, pour permettre à la population de se déplacer. Elle a néanmoins choisi de ne forcer personne, pour ne pas courir le risque de provoquer un arrêt de travail généralisé. La grande majorité des chauffeurs a roulé. Dans un souci d'équilibre, la STIB a préféré se montrer compréhensive vis-à-vis de ceux qui ne voulaient

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het Coördinatieorgaan voor de Dreigingsanalyse (OCAD) heeft de minister-president en mijzelf 's nachts verwittigd dat er een dreigingsgevaar voor de metro was en dat het beter was om die te sluiten.*

*Het was een uitzonderlijke situatie. Iedereen stelde zich vragen. De scholen en winkels waren gesloten, maar toch reed gemiddeld 78% van de bussen uit. Enkel op maandag 23 november reed niet meer dan 50% van de bussen uit in de voormiddag en 30% in de namiddag.*

*De MIVB heeft medewerkers naar de remises gestuurd om de interne communicatie te organiseren en de chauffeurs gerust te stellen.*

*De communicatiefout komt van de eerste minister, die het in al zijn verklaringen over het openbaar vervoer had in plaats van over de metro. Dat heeft voor ongerustheid gezorgd bij de bus- en tramchauffeurs, terwijl daar eigenlijk geen reden toe was. Hun reactie was heel begrijpelijk, maar toont tegelijk hoe belangrijk de woordkeuze is.*

*De directie van de MIVB heeft samen met de vakbonden getracht om het personeel te overtuigen om uit te rijden, zodat de Brusselaars zich zouden kunnen verplaatsen. Ze heeft evenwel niemand verplichten om te werken, om een algemene werkonderbreking te voorkomen. Uiteindelijk zijn de meeste chauffeurs uitgereden. De MIVB heeft begrip getoond voor wie niet wilde werken, maar heeft daarnaast de andere chauffeurs aangemoedigd.*

*Het aantal afgeschafte lijnen verschilde van dag tot dag en van tijdstip tot tijdstip. Op 23 november werden er in het begin van de dag maar twee buslijnen niet bediend. In de namiddag werden 39 van de 50 buslijnen bediend. Er werden overigens ook pendelbussen ingezet op trajecten die niet door de tram of de metro werden bediend, wat gevolgen heeft gehad voor sommige normale buslijnen.*

pas travailler, tout en incitant les autres à rouler.

Le nombre de lignes supprimées a fluctué en fonction des jours et des périodes de la journée. Le 23 novembre, jour le plus pénible pour l'offre de transports en commun, seules deux lignes de bus n'étaient pas exploitées en début de journée ; l'après-midi, 39 lignes de bus sur 50 circulaient. Il faut aussi noter que des navettes de bus ont été mises en place afin de pallier les portions de trajet non desservies par le tram et dans une moindre mesure par le métro, ce qui a eu pour effet de déforcer certaines lignes de bus régulières.

Au nom du gouvernement, j'ai remercié le personnel de la STIB pour son sang-froid et son professionnalisme. Certains avaient peur. Nous étions informés de la situation par la STIB et nous avons, d'une certaine manière, validé le fait qu'ils n'aient pas obligé les chauffeurs à travailler. Les Bruxellois étaient tout de même satisfaits de l'offre de la STIB ces jours-là.

Une chose est claire : dans ce genre de situation, le choix des mots est important. Un chauffeur de bus qui suit les événements à la télévision avec sa famille doit faire face à la peur de sa femme et de ses enfants. Il fait le lien avec Israël, où les bus sont parfois visés. Si la communication n'est pas suffisamment nuancée, comme ce fut vraisemblablement le cas, cela pose problème.

Globalement, on peut saluer le courage dont a fait preuve le personnel de la STIB.

La STIB prendra très certainement des mesures pour l'avenir. En dépit des craintes, il ne s'est rien passé. Les déclarations de l'OCAM, du gouvernement fédéral et du gouvernement régional ont été confirmées par les faits.

**M. le président.** - La parole est à M. Dilliès.

**M. Boris Dilliès (MR).** - Comme vous l'avez dit, il est inutile d'ouvrir ici une polémique entre Région et pouvoir fédéral. Nous savons que la majorité de ce parlement passe son temps à expliquer que tous les maux de la terre sont dus au gouvernement fédéral.

*(Remarques)*

Pouvez-vous m'apporter des précisions en termes

*Ik heb namens de regering het personeel van de MIVB bedankt voor zijn kalmte en professionalisme. Sommige chauffeurs waren bang. De MIVB had mij op de hoogte gebracht en ik heb min of meer de beslissing bekrachtigd om de chauffeurs niet te verplichten om uit te rijden. De Brusselaars waren tevreden over het aanbod van de MIVB op die dagen.*

*In dit soort situaties is de woordkeuze enorm belangrijk. Een buschauffeur die thuis met zijn familie het nieuws op de televisie volgt, wordt ook met de angst van zijn vrouw en kinderen geconfronteerd. De communicatie moet duidelijk zijn.*

*Het personeel van de MIVB heeft zich over het algemeen moedig gedragen.*

*De MIVB zal ongetwijfeld maatregelen nemen voor de toekomst. De angst is ongegrond gebleken. De uitspraken van het OCAM, de federale regering en de gewestregering werden door de feiten bevestigd.*

**De voorzitter.** - De heer Dilliès heeft het woord.

**De heer Boris Dilliès (MR)** *(in het Frans).* - *Het heeft geen zin om een polemiek tussen het gewest en de federale overheid te starten. Wij weten dat de meerderheid van dit parlement haar tijd doorbrengt met iedereen uit te leggen dat al het kwaad op de wereld de schuld van de federale regering is.*

*(Opmerkingen)*

de coûts ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Une réponse écrite sur ce point vous parviendra prochainement.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME BRIGITTE GROUWELS

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

concernant "les projets de revalorisation de l'espace public autour de Louise".

#### INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE,

concernant "le réaménagement du haut de la ville et ses implications sur le développement commercial de l'axe Louise/Namur".

**M. le président.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *En septembre 2014, vous aviez annoncé l'abandon du projet de recouvrement de la Petite ceinture entre Trône et Louise. Cette décision m'avait peinée, d'autant plus qu'en 2012, le gouvernement bruxellois avait accepté ma proposition, en qualité de ministre des Travaux publics, de faire réaliser une étude de faisabilité.*

*Ce recouvrement permettrait en effet d'augmenter l'attrait du haut de la ville, entre Trône et Louise, à savoir l'un des épicentres commerciaux de Bruxelles. Il s'inscrit également dans une politique visant à éliminer les grandes lignes de fracture dans la Région et à créer un tissu social solide dans une ville plus chaleureuse. Son financement*

*Kunt u mij wat meer zeggen over de kostprijs?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik zal u schriftelijk antwoorden.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

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

betreffende "de plannen voor de opwaardering van de openbare ruimte rond Louiza".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE,

betreffende "de heraanleg van de bovenstad en de gevolgen daarvan voor de commerciële ontwikkeling van de as Louiza/Naamse Poort".

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Mijnheer de minister, in september 2014 liet u weten dat de geplande overkapping van de Kleine Ring tussen Troon en Louiza werd afgevoerd. Als voormalig minister van Openbare Werken betreurde ik die beslissing, te meer omdat de Brusselse regering in 2012 nog had ingestemd met mijn voorstel om een haalbaarheidsstudie uit te voeren over de overkapping.

Zo'n overkapping biedt immers een mooie kans om de bovenstad, of meer bepaald de zone tussen Troon en Louiza, een van de belangrijkste winkelzones in het gewest, aantrekkelijker te maken. Het was de bedoeling dat de zone werd omgevormd tot een gezellige en autovrije

*pourrait faire l'objet d'un partenariat public-privé.*

*À la fin 2014, Didier Reynders, président de Beliris, a déclaré qu'il chargerait l'organisme de conduire une étude de faisabilité pour la Petite ceinture. L'idée n'avait donc pas été abandonnée. Des réunions de quartier avec les riverains et commerçants auraient été organisées à ce sujet au printemps 2015. Vous disiez à l'époque vouloir revaloriser toute la zone entre la Porte de Namur et l'avenue Louise.*

*Vendredi passé, soit plus d'un semestre plus tard, vous annoncez que la chaussée d'Ixelles va être piétonnisée. Or, le haut de la ville ne se limite pas à la chaussée d'Ixelles ou au quartier situé entre Trône et Louise.*

*Qu'en est-il des plans du recouvrement de la petite ceinture? Sont-ils tombés aux oubliettes ou entendrez-vous la demande de Didier Reynders de l'envisager? Êtes-vous toujours partisan d'un piétonnier conçu pour les piétons et les cyclistes ou autoriserez-vous les voitures en surface?*

*Où en sont vos projets de rendre les abords de Trône et Louise plus attrayants? Dans quel délai pouvons-nous escompter des résultats concrets? Comment la concertation avec Beliris avance-t-elle? La Région est-elle sur la même longueur d'onde que les représentants fédéraux de Beliris?*

*Quelles mesures envisagez-vous pour mieux relier le bas et le haut de la ville et éliminer au maximum les lignes de fracture physiques, comme l'ambitionnent ce gouvernement et le ministre-président Rudi Vervoort? Je soutiens pleinement cet objectif. Une meilleure signalisation des circuits piétonniers et cyclistes reliant les différentes parties de la ville y contribuerait déjà.*

ontspannings- en winkelruimte op maat van voetgangers en fietsers. Voorts sluit de overkapping aan bij een beleid om de grootste breuklijnen in het gewest te dichten en een hecht sociaal weefsel in een warmere stad mogelijk te maken.

De financiering van het project zou mogelijk worden dankzij een publiek-private samenwerking, zodat de kosten voor het gewest beperkt zouden blijven. Dat de overkapping nog niet helemaal werd opgegeven, leid ik af uit de verklaringen van Didier Reynders, de voorzitter van Beliris. Eind 2014 liet hij weten dat hij Beliris een haalbaarheidsstudie voor de Kleine Ring zou laten uitvoeren. Naar verluidt hebben in het voorjaar van 2015 ook wijkvergaderingen plaatsgevonden over de inrichting van de Kleine Ring, waar handelaars en buurtbewoners hun mening konden geven. U zei toen dat u de hele zone tussen de Naamsepoort en de Louizalaan wilde opwaarderen.

Wij zijn intussen al meer dan half jaar verder en het bleef tot vorige vrijdag stil over uw plannen met de bovenstad. Afgelopen vrijdag hebt u wel aangekondigd dat de Elsensesteenweg autovrij wordt. De bovenstad is echter meer dan alleen de Elsensesteenweg of de wijk tussen Troon en Louiza.

Hoe staat het met de plannen voor de overkapping van de Kleine Ring? Zijn deze plannen definitief opgeborgen, of geeft u gehoor aan de vraag van Didier Reynders, de voorzitter van Beliris, om deze overkapping toch nog te overwegen? Blijft u voorstander van het idee van een autovrije zone, op maat van voetgangers en fietsers, of wilt u bovengronds toch nog auto's toelaten?

Hoe zit het concreet met uw plannen om de zone in de omgeving van Troon en Louiza, de zogenaamde bovenstad, aantrekkelijker te maken? Liggen er al concrete plannen op tafel? Tegen wanneer mogen we resultaten verwachten? Hoe zit het met het overleg met Beliris in dit dossier? Trekt het gewest één lijn met de federale vertegenwoordigers van Beliris?

Welke maatregelen plant u om een betere verbinding tussen de benedenstad en de bovenstad tot stand te brengen? Een van de doelstellingen van deze regering en van minister-president Rudi Vervoort is immers om de bovenstad beter te

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

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Lorsque je vous ai interrogé sur ce point il y a quelques mois, vous m'avez répondu que le gouvernement planchait sur un autre projet que celui auquel Mme Grouwels se réfère et qui avait été étudié sous la législature précédente.

Le gouvernement a récemment lancé un appel à projets pour le réaménagement du haut de la ville, entre la Porte Louise et la Porte de Namur. Le haut de la ville est un noyau commercial important. Il forme, depuis la construction du nouvel immeuble situé entre la rue des Drapiers et la rue des Chevaliers, un ensemble géographiquement homogène et commercialement diversifié. Son attractivité dépasse largement la Région bruxelloise, puisqu'il capte une clientèle qui provient de l'extérieur. Il intègre l'avenue Louise et la chaussée d'Ixelles, en passant par le boulevard de Waterloo.

Tous les gouvernements s'y sont intéressés et tout le monde est conscient de la nécessité d'y faire quelque chose. Mais après plus de dix ans de réflexion, il importe d'aboutir enfin à un projet. Des études montrent un déficit d'infrastructures de qualité à même d'accueillir de nouveaux commerces à cet endroit.

Quelle forme de réaménagement envisagez-vous pour le haut de la ville ?

Dans le cadre de l'appel à projets, sur la base de quels critères les dossiers seront-ils sélectionnés ?

Votre objectif est-il de rendre davantage d'espace public aux piétons ? Dans ce cadre, qu'advient-il du goulet Louise ?

Je suppose que le coût de la réalisation constituera un élément d'appréciation dans ce projet. Le

verbinden met de benedenstad. Ik sta daar volledig achter omdat we de fysieke breuklijnen in ons gewest zo veel mogelijk moeten proberen weg te werken. Kleine ingrepen kunnen al een belangrijke meerwaarde opleveren. Neem bijvoorbeeld een betere bewegwijzering in verkeersluwe wandel- en fietsroutes die de diverse stadsdelen met elkaar verbinden.

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

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- *Toen ik u hierover een aantal maanden geleden een vraag stelde, antwoordde u dat de regering bezig was met een ander project dan dat waarnaar mevrouw Grouwels verwijst, en dat tijdens de vorige regeerperiode was bestudeerd.*

*De regering schreef onlangs een projectoproep uit voor de heraanleg van de bovenstad, tussen de Louizapoort en de Naamsepoort. Het gaat om een belangrijke handelskern, die een geografisch homogeen en commercieel gediversifieerd geheel vormt en heel wat mensen van buiten Brussel aantrekt. De zone omvat de Louizalaan en de Elsensesteenweg, en wordt doorkruist door de Waterloolaan.*

*Alle regeringen toonden reeds belangstelling voor de zone. Na tien jaar van wikken en wegen is het tijd dat er een project op tafel komt. Studies wijzen op een tekort aan kwaliteitsvolle infrastructuur die handelszaken kan aantrekken.*

*Op welke manier bent u van plan de bovenstad opnieuw aan te leggen?*

*Op basis van welke criteria worden de dossiers in het kader van de projectoproep geselecteerd?*

*Is het de bedoeling om meer openbare ruimte ter beschikking te stellen van de voetgangers? Wat zal er dan gebeuren met de flessenhals van de Louizalaan?*

*De kostprijs speelt vast mee bij de beoordeling van het project. Behoort een publiek-private samenwerking tot de mogelijkheden? Tijdens de vorige regering werd overwogen om in het midden een winkelcentrum op te trekken, dat een deel van de werkzaamheden zou financieren.*

recours à un partenariat public-privé est-il pris en considération ? Sous le gouvernement précédent, on avait envisagé, au milieu, la construction d'un espace commercial qui aurait financé une partie des travaux.

L'accord de gouvernement prévoit que "le gouvernement travaillera, en collaboration avec les Ville et communes concernées, également sur l'espace public Louise/Namur jusqu'au Sablon ainsi que sur la requalification commerciale pour créer une continuité urbaine et touristique attractive".

Dans le cadre de cet appel à projets, les communes concernées seront-elles consultées ?

Il est également important d'associer à un tel projet le secteur privé. On trouve là les galeries de la Toison d'Or, ainsi que les galeries Louise qui sont dans l'état que nous connaissons, sans doute dû au morcellement de la propriété. Manifestement, ce qu'on a fait dans les premières n'est pas en train de se réaliser dans les dernières. La société Interparking est aussi présente sur les lieux. Ces acteurs seront-ils, à un moment donné, intégrés à la démarche ?

#### *Discussion conjointe*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *En fait, les projets ne concernent pas la Petite ceinture. Nous devons investir dans l'espace public avant l'inauguration des sites Docks Bruxsel et Neo, sinon les centres commerciaux existants ne survivront pas.*

*C'est le grand enseignement que nous pouvons tirer de l'expérience d'Anvers. Si le centre commercial de Wijnegem n'a pas tué le centre-ville d'Anvers, mais, au contraire, l'a renforcé, c'est grâce à l'investissement massif dans l'espace public et la réduction du trafic automobile à certains endroits.*

*Ce n'est pas la même raison qui nous a poussés à intégrer ce projet dans l'accord de gouvernement. La zone située entre l'avenue de la Toison d'Or et la chaussée de Waterloo est le seul lieu de*

*Volgens het regeerakkoord zal de regering zich in samenwerking met de stad Brussel en de betrokken gemeenten eveneens buigen over de openbare ruimte Louiza/Naamsepoort tot aan de Zavel en de opwaardering van de handel om te komen tot een attractieve stedelijke en toeristische continuïteit.*

*Zullen de betrokken gemeenten in het kader van die projectoproep worden geraadpleegd?*

*Het is ook belangrijk dat de privésector bij het project wordt betrokken. Worden Interparking, de Guldenvlies- en de Louizagalerij daarbij betrokken?*

#### *Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het gaat eigenlijk niet om plannen voor de Kleine Ring. Als Docks Bruxsel en Neo er komen - ik denk niet dat Uplace er ooit komt, maar je weet natuurlijk nooit - moeten we vóór die centra er staan, investeren in de publieke ruimte, want anders zullen de huidige commerciële centra niet overleven. Daarvan ben ik overtuigd.

Dat is ook de grote les die we van Antwerpen kunnen leren. De enige reden waarom het shoppingcenter van Wijnegem de binnenstad van Antwerpen niet heeft gedood, maar integendeel heeft versterkt, is de massale investering in de publieke ruimte en het terugdringen van het autoverkeer - niet overal maar op bepaalde plaatsen.

Bij de vorming van de regering hebben we dat om

*shopping de luxe au cœur de la Ville. Même si les membres du PTB\*PVDA-GO! m'ont surnommé à l'époque "ministre bling-bling" pour avoir pris cette décision, il existe une demande pour ce type de magasins et la Ville en a besoin.*

*(poursuivant en français)*

Par conséquent, il importe de maintenir une zone dans la ville où ces commerces peuvent se développer, dans un espace public de qualité et de luxe. Aujourd'hui, 85% de l'espace public est dédié à la voiture, avec huit ou neuf bandes de circulation, plus d'autres réservées au stationnement. Les piétons circulent sur un trottoir minuscule, en très mauvais état. Ce n'est donc pas agréable d'y flâner.

Une ville doit comporter des zones où les personnes âgées et les jeunes, accompagnés de leur amoureux, doivent pouvoir se promener et rêver, y compris lorsque les magasins sont fermés. Or, cette dimension est totalement absente dans ce quartier. C'est la raison pour laquelle le projet de réaménagement de cette zone figure à l'agenda du gouvernement.

*(poursuivant en néerlandais)*

*C'est pour cette raison que les projets de recouvrement sont reportés. M. Draps a été le premier à lancer cette idée. J'ai commandé une étude en 2008, dont Mme Grouwels a reçu les résultats, et Beliris réalise actuellement une étude de faisabilité.*

*Les coûts atteindraient environ 115 millions d'euros. Si un partenariat public-privé avait été envisagé au départ, il aurait cependant demandé d'inclure des espaces commerciaux, des bureaux et des logements, ce qui aurait pu anéantir la perspective d'un vaste boulevard.*

*(poursuivant en français)*

Lorsque ce projet deviendra concret, nous entrerons dans un débat technique, financier, urbanistique... et ce sera reparti pour dix ans !

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous ne pouvons nous permettre d'attendre dix ans, raison pour laquelle nous misons sur un autre*

een andere reden in het regeerakkoord gezet. De mensen van de PTB\*PVDA-GO! hebben me toen 'minister blingbling' genoemd en ik ben dat nog niet vergeten. Het gebied tussen de Gulden-Vlieslaan en de Waterlooesteentweg is het enige luxueuze shoppingcentrum in het centrum van de stad, zeker aan de kant van de Waterlooesteentweg. Een stad heeft dergelijke centra nodig. Je kunt daar voor of tegen zijn, maar er zijn mensen die geld willen geven aan luxueus shoppen.

*(verder in het Frans)*

*De stad heeft dan ook een kwaliteitsvolle openbare ruimte nodig voor luxewinkels. Vandaag gaat 85% van de openbare ruimte naar de wagen. De voetgangers moeten er over een smalle stoep, die in bijzonder slechte staat verkeert.*

*In een stad moeten er ook plaatsen zijn waar ouderen en jongeren kunnen wandelen en dromen, ook wanneer de winkels gesloten zijn. Dat is in die buurt onmogelijk. Daarom heeft de regering ervoor gekozen om die zone anders aan te leggen.*

*(verder in het Nederlands)*

Precies daarom zijn de plannen voor een overkapping voor de komende jaren in de koelkast gezet. De heer Draps heeft als eerste dit project op tafel gelegd. Ik heb in 2008 opdracht gegeven voor een studie, waarvan mevrouw Grouwels de resultaten heeft ontvangen, en op dit ogenblik loopt er een haalbaarheidsstudie van Beliris.

De kosten zouden ca. 115 miljoen euro bedragen. Aanvankelijk werd er gedacht aan een publiek-private samenwerking, maar dan moeten er commerciële ruimten, kantoren en woningen worden opgenomen in het project, en zou het perspectief van de brede laan teloor kunnen gaan. Een dergelijk omvangrijk project heeft ook heel wat voeten in de aarde.

*(verder in het Frans)*

*Zodra het project concreet wordt, komen we terecht in een technisch, financieel en stedenbouwkundig debat dat nog tien jaar kan aanslepen!*

*(verder in het Nederlands)*



*projet dont la définition, le cahier des charges et la procédure d'adjudication ont été approuvés le 3 décembre 2015. L'avis de marché public est paru le 18 décembre 2015 et le délai de dépôt des candidatures expire demain. Nous espérons que le marché pourra être attribué début 2016 pour pouvoir introduire la demande de permis au plus tard début 2017. En tout cas, le chantier pourra commencer début 2018 et être achevé avant les prochaines élections.*

*En effet, nous avons déjà organisé des réunions avec des riverains et commerçants pour exposer le projet et recenser les problèmes.*

*(poursuivant en français)*

Lors de ces réunions, j'ai montré des photos de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo, mais aussi du boulevard Rothschild à Tel Aviv, du Passeig de Gràcia à Barcelone, ou des voitures sur les Champs-Élysées. La maire de Paris a d'ailleurs déclaré vouloir rétrécir considérablement ceux-ci, afin de réduire le flot de voitures à cet endroit. J'ai également montré des images du Meir à Anvers, de Düsseldorf et de Genève. Grâce à celles-ci, les personnes présentes ont compris la nécessité d'un réaménagement de l'espace public à l'avenue Louise.

Pour couper court à certaines interprétations fallacieuses, il n'est absolument pas question de supprimer tout stationnement. L'accès en voiture et les possibilités de parking seront maintenus, pour la clientèle qui n'aime pas se promener et qui veut effectuer ses achats dans les magasins de luxe, mais sera considérablement réduite. Aujourd'hui, cette zone ne comporte pas le moindre espace public, pavillon, endroit où s'asseoir pour prendre un café et lire son journal, ni la moindre verdure. C'est un espace très minéral, dont le point d'orgue est la vilaine statue de "L'homme de l'Atlantide".

*(Colloques)*

Même si on ne discute pas des goûts et de couleurs, je n'hésite pas à qualifier cette statue de "moche" et je n'ai encore rencontré personne qui l'aime vraiment.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Il est aussi important de rédiger un projet et, sur*

Wij kunnen ons echter geen tien jaar veroorloven. Daarom hebben wij ingezet op een ander project waarvoor op 3 december 2015 de projectdefinitie, het bestek en de aanbestedingsprocedure werden goedgekeurd. De aankondiging van de overheidsopdracht werd op 18 december 2015 gepubliceerd en de termijn voor de kandidaatstellingen loopt morgen af. Ik hoop dat we de opdracht begin mei 2016 kunnen gunnen, zodat wij de vergunningsaanvraag ten laatste begin 2017 kunnen indienen. In dat geval kan de werf begin 2018 van start gaan en voor de volgende verkiezingen rond zijn.

Wij hebben inderdaad al vergaderingen georganiseerd met bewoners en handelaars om te spreken over het project en problemen aan te kaarten.

*(verder in het Frans)*

*Tijdens die vergaderingen heb ik foto's getoond van de Gulden-Vlieslaan en de Waterloolaan, maar ook van gelijkaardige lanen in Antwerpen, Tel Aviv, Barcelona en Parijs, waar de auto veel minder sterk aanwezig is. Die foto's deden de aanwezigen inzien dat het noodzakelijk is om de openbare ruimte in de Louizalaan opnieuw aan te leggen.*

*Het is niet de bedoeling om de auto er volledig te bannen. Klanten van luxewinkels kunnen er nog steeds parkeren, maar in beperkte mate. Vandaag is het daar onmogelijk om rustig neer te zitten en de krant te lezen en er is ook helemaal geen groen. Het is een bijzonder grijze ruimte met als hoogtepunt het lelijke standbeeld 'De man van Atlantis'.*

*(Samenspraak)*

*Ik ken niemand die dit een mooi standbeeld vindt.*

*(verder in het Nederlands)*

Het is ook belangrijk om een projectdefinitie op te stellen en op basis daarvan realistische voorstellen te formuleren.

In de loop van deze of volgende week zal Atrium Brussels twee focusgroepen oprichten om de handelaars en de klanten te betrekken bij het project.

*cette base, de formuler des propositions réalistes.*

*Incessamment, Atrium Brussels va impliquer les commerçants et les clients dans ce projet via deux groupes.*

*(poursuivant en français)*

Il est essentiel de demander aux clients et aux commerçants quelles sont leurs attentes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous demandons à cinq candidats de rédiger une offre. Un de ces cinq bureaux sera choisi afin d'organiser un projet participatif avec toutes les parties concernées.*

*Les prémisses sont les suivantes : restaurer de la cohérence spatiale, insuffler une nouvelle vie dans la partie haute de la ville et créer une nouvelle liaison entre les différents quartiers.*

*(poursuivant en français)*

En raison de l'utilisation fragmentée de l'espace, la zone de projet n'est pas perçue comme un ensemble.

D'abord, la circulation motorisée et le parking en surface occupent beaucoup d'espace, sans compter les nombreux parkings souterrains et le futur élargissement du parking Poelaert.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Deuxièmement, il n'y a pas d'espace public et troisièmement, c'est un carrefour important. Je reviendrai plus tard sur le projet de la chaussée d'Ixelles.*

*(poursuivant en français)*

Les candidats sélectionnés au terme de la première phase seront invités à introduire une offre. Les critères d'attribution sont les suivants :

- plus-value urbanistique, architecturale et paysagère du projet ;

- pertinence des affectations proposées en matière d'espace public et fonctionnalité de celles-ci ;

*(verder in het Frans)*

*We moeten de klanten en handelaars naar hun verwachtingen vragen.*

*(verder in het Nederlands)*

We vragen vijf kandidaten om een offerte op te stellen. Uit die vijf kandidaten wordt een ontwerpbureau gekozen, dat een participatief project met alle betrokkenen op het getouw moet zetten.

De uitgangspunten zijn de volgende: herstel van de ruimtelijke samenhang, nieuw leven inblazen in het hooggelegen gedeelte van de stad en een nieuwe verbinding creëren tussen de verschillende wijken.

*(verder in het Frans)*

*Door het gefragmenteerde gebruik van de ruimte wordt de zone niet als een geheel gepercipieerd.*

*In de eerste plaats nemen het gemotoriseerd verkeer en het bovengronds parkeren veel ruimte in. Daarnaast zijn er nog de talloze ondergrondse parkeergarages en wordt parking Poelaert nog uitgebreid.*

*(verder in het Nederlands)*

Ten tweede is het ook belangrijk dat de publieke ruimte - zoals ik al zei - niet aanwezig is en ten derde is het een kruispunt van verschillende wegen. Straks kom ik terug op het project van de Elsensesteenweg.

*(verder in het Frans)*

*De kandidaten die na de eerste fase worden geselecteerd, moeten een offerte indienen. De toewijzingscriteria zijn de volgende:*

*- een stedenbouwkundige, architecturale en landschappelijke meerwaarde;*

*- relevantie van de voorgestelde bestemming inzake publieke ruimte en de functionaliteit ervan;*

*- aspecten in verband met de uitvoering van het project;*

*- methodologie in verband met participatie.*

- aspects relatifs à la réalisation du projet ;
- méthodologie en matière de participation.

Les galeries Louise font également partie de la zone d'intervention. Samedi dernier, j'ai rencontré l'un des directeurs des galeries, qui a exprimé son enthousiasme vis-à-vis du projet. La Région n'investira évidemment pas dans les galeries elles-mêmes, qui sont un domaine privé, mais dans l'espace public aux alentours.

Le goulet Louise ne fait pas partie de la zone d'intervention. Lorsque je siégeais avec vous dans un précédent gouvernement, j'avais lancé un grand débat sur sa piétonnisation. Je reste convaincu du bien-fondé de cette idée. Je suis persuadé que, lorsque la rénovation de l'axe Louise-Porte de Namur sera terminée, ainsi que celle de l'axe Porte de Namur-place Fernand Cocq, les commerçants du quartier Louise seront en demande d'une piétonnisation. La question est de savoir si cela doit se faire durant cette législature. Je suis ouvert au débat, mais ne désire pas le relancer.

Le budget pour l'exécution des travaux est estimé à dix millions d'euros hors TVA, ce qui représente une somme importante pour cet espace. Ces travaux ne devraient pas compromettre la mobilité dans ce périmètre, qui est suffisamment grand pour permettre la mise en place d'une zone de déviation, en prévoyant une phasage des travaux.

Je ne m'étendrai pas sur le sujet aujourd'hui, car je suis convaincu qu'il reviendra à l'ordre du jour.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le gouvernement investira 20 millions d'euros dans l'aménagement de l'avenue Louise et de la Porte de Namur, de la place Fernand Cocq et du quartier Saint-Boniface, à savoir dans une zone commerciale qui le mérite et qui a été négligée par les gouvernements qui se sont succédé.*

*Le projet, qui devrait aboutir durant cette législature, comprend non seulement l'aménagement de l'espace public, mais également un plan d'éclairage pour les façades.*

*(poursuivant en français)*

En effet, les gens doivent s'y sentir bien en soirée,

*De Louizagalerij maakt ook deel uit van de zone. Het gewest zal uiteraard niet in de galerijen zelf investeren, maar in de publieke ruimte eromheen.*

*De flessenhals van de Louizalaan maakt geen deel uit van de zone. Toen ik samen met u in een vorige regering zat, heb ik een debat over het verkeersvrij maken van die laan opgestart. Ik blijf ervan overtuigd dat dat een goed idee is. Wanneer de renovatie van de as Louiza-Naamsepoort rond is, evenals die van de as Naamsepoort-Fernand Cocqplein, zullen ook de handelaars van de Louizawijk vragen om de zone autovrij te maken. De vraag is alleen of dat deze regeerperiode nog moet gebeuren.*

*Het budget voor de werkzaamheden wordt geraamd op 10 miljoen euro exclusief btw, wat veel is. De werkzaamheden mogen de mobiliteit niet in het gedrang brengen. De zone is groot genoeg om in wegomleggingen te voorzien en om de werkzaamheden in verschillende fases te plannen.*

*(verder in het Nederlands)*

De regering zal 20 miljoen euro investeren in de inrichting van de Louizalaan en de Naamsepoort, het Fernand Cocqplein en de Sint-Bonifaaswijk. Dat betekent dat de regering een aanzienlijk bedrag zal investeren in een handelszone die dat verdient en die door de opeenvolgende regeringen de laatste jaren wat verwaarloosd werd. De participatie wordt voortgezet. De regering wil dit nog tijdens deze regeerperiode realiseren.

Verder wil de regering niet alleen de openbare ruimte inrichten, maar wenst ze ook een lichtplan voor de gevels. Ook dat wordt in het project verwerkt.

*(verder in het Frans)*

*De mensen moeten er 's avonds en 's nachts buiten kunnen komen en er zich op hun gemak voelen. Ze mogen vooral niet bang thuis blijven zitten. De publieke ruimte behoort iedereen toe. Daarom willen we ze daar verfraaien.*

voire la nuit. Nous vivons des temps difficiles. Nous devons faire en sorte que les citoyens sortent de chez eux. Le pire serait qu'ils restent seuls avec leur angoisse. L'espace public est le lieu de vie de chacun et nous allons le rendre beau à cet endroit.

**M. le président.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Votre réponse semble prometteuse. Je suis contente que le recouvrement ne se fasse pas tout de suite, mais que vous gardiez l'idée en tête. Le montant de 115 millions euros est énorme, mais il n'était pas prévu que les autorités le financent sans l'aide du secteur privé.*

*Nous avons fait réaliser une nouvelle étude de faisabilité qui a révélé une possibilité de résoudre le goulet d'étranglement de l'avenue Louise en permettant une circulation dans tous les sens dans les tunnels, du bois de Cambre vers la Gare du Midi, vers le Palais de justice, vers la Gare du Nord, et ce, en exploitant un espace inutilisé sous la place Louise. La piétonnisation en surface pourrait en être facilitée.*

*Je suis évidemment curieuse de connaître le projet qui ressortira des candidatures.*

*Le plan prévoira-t-il aussi une solution créative à la fracture créée par le tunnel entre la chaussée de Waterloo et l'avenue de la Toison d'Or ?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Uw antwoord klinkt veelbelovend, want het is noodzakelijk dat er wat gebeurt met de openbare ruimte. Ik ben ook blij dat u zegt dat de overkapping er niet meteen komt. Het bedrag van 115 miljoen euro dat u vermeldt is gigantisch, maar het was beslist niet de bedoeling dat de overheid voor de financiering zou instaan. Dit was een project dat ook door de privésector moest worden gefinancierd.

Wij hebben een nieuwe haalbaarheidsstudie laten uitvoeren en u hebt daar kennis van genomen. Uit die studie bleek dat een belangrijk mobiliteitsprobleem kon worden opgelost. Door het inschakelen van een ongebruikte ruimte onder het Louizaplein kan er met tunnels worden gespeeld. Volgens de studie is het haalbaar dat het verkeer vanuit het Ter Kamerenbos naar het Zuidstation in de tunnel op de Kleine Ring zou kunnen aansluiten. Het verkeer kan ook rechtdoor naar het Justitiepaleis en in de andere richting naar het Noordstation. Hierdoor zou de hele problematiek van de flessenhals van de Louizalaan opgelost kunnen geraken, want het verkeer zou er dan in alle richtingen onderdoor kunnen. Het autovrij maken van de bovengrondse ruimte kan dan gemakkelijker worden gerealiseerd.

Ik ben blij dat u het project niet volledig hebt verworpen en dat u het in uw achterhoofd houdt.

Ik ben uiteraard benieuwd naar het project dat uit de bevraging naar voren zal komen. Morgen weten we misschien iets meer over het type van projecten.

Komt er in het plan ook een creatieve oplossing voor de breuk die gecreëerd wordt door de tunnel tussen de Waterloostraat en de Gulden-Vlieslaan? Ik wandel daar geregeld, overigens op slechte voetpaden, en de tunnel vormt een echte breuklijn in die nochtans belangrijke handelszone.

**M. le président.**- La parole est à M. Cerexhe.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- J'entends que le ministre est conscient de la nécessité d'agir rapidement. Ne pas investir dans le centre et le haut de la ville, alors que des infrastructures commerciales modernes se développent en périphérie, signerait leur arrêt de mort. Vous avez cité Anvers qui est, effectivement, un bon exemple de réussite.

Je note l'engagement du gouvernement à agir avant la fin de la présente législature. Il faudra donc aller vite.

Cette zone est idéale pour réussir un bel aménagement urbain. Plus de cent mètres séparent les façades du boulevard de Waterloo de celles de l'avenue de la Toison d'Or. Peu d'espaces publics sont aussi larges. Mme Grouwels a raison de dire que la traversée entre le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Toison d'Or n'est guère encourageante. Dans sa conception, le projet devrait garantir une certaine continuité entre les deux côtés.

Selon moi, il ne faut pas fermer la porte à un éventuel partenariat avec le secteur privé, qui se dit prêt à investir dans ce type de projet si de nouvelles infrastructures commerciales y sont créées.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne suis pas contre. J'espère que les architectes, paysagistes ou urbanistes soumettront des propositions originales. Une œuvre d'art dans laquelle on peut se promener, par exemple, ou un pont au-dessus d'une rivière de voitures... L'espace est énorme. Tant que c'est payable, nous ne sommes pas opposés à quelque chose d'autre.

- *Les incidents sont clos.*

**INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

**De voorzitter.**- De heer Cerexhe heeft het woord.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).**- *De minister beseft duidelijk hoe belangrijk het is om snel te werk te gaan. Niet investeren in het centrum en de bovenstad, terwijl de moderne handelsinfrastructuur in de Rand zich uitbreidt, is dodelijk.*

*De regering verbindt zich daartoe voor het eind van de regeerperiode. Er is dan ook niet veel tijd meer.*

*Dit is een ideale zone voor een mooie stadsinrichting. Er ligt meer dan honderd meter tussen de gevels van de Waterloolaan en die van de Gulden-Vlieslaan. Slechts weinig openbare ruimtes zijn zo breed. Mevrouw Grouwels heeft gelijk dat de breuklijn tussen beide lanen hinderlijk is: het project moet een continuïteit brengen tussen beide kanten.*

*We moeten samenwerken met de privésector. Die is immers bereid te investeren in het project als er handelsinfrastructuur wordt gecreëerd.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik ben er niet tegen. Ik hoop dat de (landschaps)architecten en stedenbouwkundigen originele voorstellen indienen. De ruimte is enorm: zolang de voorstellen betaalbaar zijn, kunnen ze op onze belangstelling rekenen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL  
DELVA**

**TOT DE HEER PASCAL SMET,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

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

**concernant "les lecteurs de cartes de crédit  
et les taximètres numériques dans les taxis  
bruxellois".**

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *Pour moderniser le secteur des taxis, la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'équiper chaque taxi d'un taximètre numérique. La Région en supporterait le coût et a débloqué à cette fin un budget d'environ 3 millions d'euros.*

*La date pour équiper chaque taxi bruxellois d'un taximètre numérique, initialement fixée au 1er janvier 2016, a été repoussée à fin 2016.*

*Par contre, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, tous les taxis bruxellois seraient équipés d'un lecteur de cartes de crédit. Selon moi, cette possibilité de paiement expliquait d'ailleurs en partie le succès d'Uber. Si un chauffeur de taxi refuse d'accepter une carte de crédit, le client peut déposer plainte auprès de Bruxelles Mobilité.*

*Le secteur des taxis est favorable au système. Au départ, le but était cependant de ne le rendre obligatoire qu'avec les nouveaux taximètres numériques à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.*

*L'introduction des taximètres numériques étant donc reportée, je ne sais pas si c'est aussi le cas de celle des lecteurs de cartes de crédit. La décision initiale a déjà été publiée au Moniteur belge et a donc force de loi. La fédération des taxis demande, pour sa part, à Bruxelles Mobilité de ne pas sanctionner provisoirement les chauffeurs de taxi qui n'auraient pas encore installé de tel lecteur.*

*Quelle est votre réaction aux objections de la fédération des taxis ?*

*Quelle sanction risque un chauffeur de taxi bruxellois s'il ne dispose pas d'un lecteur de cartes de crédit ? Les sanctions seront-elles effectivement infligées ?*

*Combien de taxis bruxellois sont-ils équipés d'un*

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de kredietkaartlezers en  
digitale taximeters in de Brusselse taxi's".**

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Om de taxisector te moderniseren nam het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de beslissing om elke taxi uit te rusten met een digitale taximeter. Het gewest zou de kosten voor de aankoop van de meters dragen. In de recent goedgekeurde begroting werd daarvoor een budget van ongeveer 3 miljoen euro uitgetrokken. Zowaar een mooi gebaar van de overheid naar de taxisector.

De oorspronkelijke deadline om elke Brusselse taxi met een digitale taximeter uit te rusten, was 1 januari 2016. Die bleek echter niet haalbaar te zijn en inmiddels werd de deadline opgeschoven naar eind 2016.

Sinds 1 januari 2016 zouden alle Brusselse taxi's wel al uitgerust zijn met een lezer voor kredietkaarten. Dat is bijzonder handig, zowel voor Brusselaars als voor toeristen. De mogelijkheid om met een kredietkaart te betalen was volgens mij ook een deel van de verklaring van het succes van Uber. Bij Uber kon je immers altijd terecht met een kredietkaart. Geen gedoe dus met kleingeld, gebrek aan wisselgeld en dat soort dingen. Als klanten een taxi nemen en de chauffeur weigert een kredietkaart te aanvaarden, dan mogen ze een klacht indienen bij Brussel Mobiliteit.

De taxisector is voorstander van het systeem. U hebt ondertussen al enkele bedenkingen geuit. Ik vind dat de kaartlezers dringend moeten worden ingevoerd, want de taxisector moet absoluut aansluiting vinden bij de nieuwste technologie. Oorspronkelijk was het echter de bedoeling dat die samen met de nieuwe digitale meters verplicht zouden worden vanaf 1 januari 2016.

De invoering van de digitale taximeters werd dus uitgesteld, maar ik weet niet of dat ook het geval is met de kredietkaartlezers. De oorspronkelijke beslissing, die door de vorige minister van

*lecteur de cartes de crédit ? Combien de plaintes a reçues Bruxelles Mobilité en 2015 pour défaut de lecteur de cartes de crédit ?*

*Combien de taxis bruxellois sont-ils équipés d'un taximètre numérique ? Dans quel délai chaque taxi en sera-t-il équipé ?*

Mobiliteit werd genomen, werd al in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd en heeft dus in principe kracht van wet. De taxifederatie vraagt u en Brussel Mobiliteit om taxichauffeurs die geen kredietkaartlezer hebben geïnstalleerd voorlopig geen sancties op te leggen.

In afwachting van het taxiplan had ik toch al graag een antwoord op de volgende vragen gekregen.

Wat is uw reactie op de bezwaren van de taxifederatie?

Welke sanctie kan een Brusselse taxichauffeur krijgen als hij niet over een kredietkaartlezer beschikt? Zullen de sancties effectief worden opgelegd?

Hoeveel Brusselse taxi's werden inmiddels uitgerust met een kredietkaartlezer?

Hoeveel klachten heeft Brussel Mobiliteit in 2015 ontvangen over het ontbreken van een kredietkaartlezer?

Hoeveel Brusselse taxi's hebben ondertussen een digitale taximeter? Tegen wanneer wordt elke Brusselse taxi met een digitale taximeter uitgerust?

De twee systemen zullen bijdragen tot de modernisering van de taxisector, die we volledig steunen.

### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à M. Dilliès.

**M. Boris Dilliès (MR).**- En 2013, le parlement avait donné son feu vert à la diminution pendant deux ans de la taxe régionale sur les taxis. L'idée était de compenser une partie des coûts de l'installation des taximètres numériques. Cet incitant n'a pas eu d'écho auprès du secteur : d'après vos chiffres, en 2015, 40 véhicules sur 1.270 étaient équipés desdits taximètres. C'est dire si, en la matière, nous ne sommes pas encore entrés dans le 21<sup>e</sup> siècle !

En cohérence avec une directive européenne, la Région a décidé, le 22 janvier 2015, de doter les

### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Dilliès heeft het woord.

**De heer Boris Dilliès (MR)** *(in het Frans).*- In 2013 stemde het parlement ermee in om de gewestelijke taxibelasting gedurende twee jaar te verlagen om een deel van de kosten van de plaatsing van digitale taximeters te compenseren. Die incentive heeft echter niet gewerkt. In 2015 waren nog maar 40 van de 1.270 Brusselse taxi's met een digitale taximeter uitgerust.

*Daarom besliste het gewest op 22 januari 2015 om alle taxi's met een digitale meter uit te rusten. Het gewest zal de meters volledig financieren. Het zou gaan om een bedrag van 3,2 miljoen euro. Alle*

taxis de taximètres numériques. Elle va subventionner l'intégralité de cet équipement, pour un montant estimé à 3.200.000 euros. Elle est probablement l'une des seules villes à réaliser une telle opération. L'ensemble des taxis devraient être équipés de ces appareils pour le mois d'octobre 2016.

Vendredi dernier, j'ai pris le taxi pour un trajet, et un autre pour le retour. À l'aller, j'ai pu payer par carte, mais pas au retour, le taxi n'étant pas doté d'un système de paiement par carte. Mon anecdote importe peu, mais est néanmoins révélatrice, car elle rejoint quantité de témoignages similaires. Des articles récents ont également fait état de la situation du secteur, dans lequel une majorité de personnes veulent faire leur travail correctement, mais qui n'est néanmoins pas parfait en la matière.

Le coût de l'installation du taximètre est-il également supporté par la Région bruxelloise, ou est-il à la charge des exploitants ?

En cas de défectuosité de l'appareil, le remplacement ou la réparation est-il à la charge de la Région ?

**M. le président.**- La parole est à M. Koyuncu.

**M. Hasan Koyuncu (PS).**- Vos services ont-ils une idée précise du nombre de taxis équipés d'un lecteur de cartes ? Quel est le coût de ce type d'équipement ? Ce genre de service requiert-il un abonnement spécifique ? Le cas échéant, combien coûte-t-il ? Le fournisseur de services prélève-t-il une commission sur ce mode de paiement ? Si oui, à combien s'élève-t-elle ?

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Le secteur bruxellois des taxis est confronté à de multiples problèmes et redoute la concurrence d'Uber.*

*Groen est d'avis que le mode opératoire d'Uber ne convient pas au paysage bruxellois des taxis. Ceux-ci auraient pourtant tout intérêt à s'en inspirer afin d'améliorer la qualité de leur service.*

*Protéger le secteur des taxis permettrait d'en limiter le nombre et de garantir un revenu*

*taxi's zouden tegen oktober 2016 met een digitale taximeter uitgerust moeten zijn.*

*Een ander probleem is dat je in heel wat Brusselse taxi's niet met een kaart kan betalen. Ik heb het vorige vrijdag zelf nog meegemaakt.*

*Zal de plaatsing van de digitale taximeter volledig door het gewest worden betaald of valt die kost ten laste van de uitbaters?*

*Als een taximeter stuk gaat, zal het gewest dan de vervangings- of herstellingskosten op zich nemen?*

**De voorzitter.**- De heer Koyuncu heeft het woord.

**De heer Hasan Koyuncu (PS)** *(in het Frans)*.- *Hoeveel taxi's zijn met een kaartlezer uitgerust? Wat is de kostprijs van dit apparaat? Is er een specifiek abonnement voor vereist? Hoeveel kost dat? Moet er een commissie aan de dienstverlener worden betaald? Hoeveel bedraagt die?*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- *Wat er vandaag gebeurt, is geen goede zaak. De Brusselse taxisector heeft heel wat problemen en is bang voor de concurrentie van Uber.*

*Groen is van mening dat de werkwijze van Uber niet in het Brusselse taxilandschap past. Dat neemt niet weg dat de taxisector op een aantal punten het voorbeeld van Uber zou kunnen volgen om de kwaliteit van de eigen dienstverlening te verbeteren.*



*convenable aux chauffeurs. Cela suppose, en revanche, toute une série de conditions que le secteur ne semble pas vouloir respecter. Cela complique singulièrement la tâche de ceux qui entendent le défendre.*

*Par exemple, l'installation de lecteurs de cartes de crédit donnerait l'assurance aux usagers que le chauffeur ne travaille pas au noir.*

*Le site de brusselnieuws.be nous apprend aujourd'hui que 17% des chauffeurs de taxis contrôlés l'an dernier, soit une personne sur six, étaient coupables de fraude sociale.*

*Comment comptez-vous réagir face à de tels constats ?*

*Vous devez faire passer le message qu'il y aura un Plan taxis et que vous prendrez la défense de ce secteur, en échange de quoi celui-ci doit s'engager à suivre les règles sociales, et ce, afin de garantir le retour à une concurrence équitable et à un service de qualité.*

*Comment voyez-vous les choses ?*

*(M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je suis déjà intervenu à plusieurs reprises pour défendre la

Een beschermde taxisector heeft voordelen. Door het aantal taxi's te beperken, bieden we de taxichauffeurs de kans om een fatsoenlijk inkomen te verdienen. Daar staan echter wel een aantal voorwaarden tegenover, zoals een maximumprijs, een kwaliteitsvolle dienstverlening, een bepaald type wagen waarmee moet worden gereden enzovoort.

De indruk leeft echter dat de taxisector de voorwaarden die het Brussels Gewest oplegt, niet nakomt. Dat maakt de zaak ingewikkeld. We kunnen immers de taxisector niet blijven verdedigen als die niet bereid is om voor eigen deur te vegen.

Neem nu de installatie van kredietkaartlezers in taxi's. Het is belangrijk dat die kaartlezers er komen. Een gebruiker die met zijn kredietkaart kan betalen, weet immers dat de taxichauffeur geen zwartwerk verricht.

Op brusselnieuws.be lezen we vandaag dat 17% van de vorig jaar gecontroleerde bestuurders betrappt werd op sociale fraude. Dat is één taxibestuurder op zes. Wie tegen Uber is omdat het bedrijf de sociale regels niet naleeft, mag dergelijke toestanden bij de gereguleerde taxisector niet door de vingers zien.

Hoe bent u van plan daarop te reageren?

U moet duidelijk maken dat het taxiplan er komt en dat u de taxisector zult verdedigen, maar in ruil daarvoor moet de sector de sociale regels volgen. Die regels moet u afdwingen. Op die manier zullen er weer eerlijke concurrentie en een goede dienstverlening ontstaan binnen de sector. Chauffeurs die de regels naast zich neerleggen, krijgen in zo'n klimaat veel minder kansen.

Wat is uw visie over deze kwestie?

*(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

**De voorzitter.**- De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *De modernisering van de taxisector is*

modernisation du secteur des taxis afin de le mettre sur un pied d'égalité avec ses concurrents, mais aussi pour améliorer le service aux clients.

Je me joins aux questions sur la mise en place d'un taximètre numérique et d'un lecteur de cartes de crédit. En outre, j'aimerais savoir où en est le développement d'une application régionale pour smartphones.

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

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Le secteur des taxis était informé depuis 2014 de l'obligation d'installer un lecteur de cartes dans tous les véhicules avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Je n'ai donc pas accédé à sa demande de report.*

(poursuivant en français)

M. Dilliès, j'espère que vous avez porté plainte auprès de l'administration régionale des taxis, car c'est le seul moyen d'agir contre les contraventions aux règlements.

(poursuivant en néerlandais)

*Lorsqu'une plainte est introduite, la cellule en charge du contrôle des taxis peut vérifier si le véhicule est bel et bien équipé d'un lecteur de cartes de crédit et dresser procès-verbal, éventuellement suivi de sanctions administratives. Le contrevenant reçoit un avertissement, assorti d'un délai de régularisation. En cas de deuxième constat, le service d'inspection peut procéder à la suspension de l'autorisation d'exploiter un service de taxis, voire au retrait de celle-ci en cas de constats répétés.*

*Nous avons accordé un délai pour le placement d'un taximètre numérique.*

*J'ignore le nombre de taxis équipés d'un lecteur de carte de crédit. Le secteur parle de 80 à 90%. Taxis Verts affirme que l'ensemble de ses 400 à 500 véhicules en sont pourvus. Les clients peuvent également payer via l'application eCab.*

*Face aux chauffeurs qui refusent un paiement électronique alors que leur véhicule est équipé d'un lecteur de cartes, la réponse est simple : le client doit refuser un autre mode de paiement et*

*belangrijk om de strijd met de concurrentie te kunnen aangaan, maar ook om de dienstverlening aan de klanten te verbeteren.*

*Ik sluit mij aan bij de vragen over de digitale taximeter en de kredietkaartlezer. Voorts had ik graag geweten hoe ver de ontwikkeling van een gewestelijke applicatie voor smartphones staat.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De taxisector wist al sinds 2014 dat er vóór 1 januari 2016 in alle taxi's een kredietkaartlezer moest worden geplaatst. Ik ben dan ook niet ingegaan op de vraag van de sector om uitstel.

(verder in het Frans)

*Mijnheer Dilliès, ik hoop dat u klacht bij het gewestelijk taxibestuur hebt ingediend. Dat is de enige manier om overtredingen van het reglement te kunnen aanpakken.*

(verder in het Nederlands)

Als er een klacht is ingediend, kan de inspectie van de taxidiensten controleren of de voertuigen al dan niet uitgerust zijn met een kredietkaartlezer en een proces-verbaal opstellen. Er kunnen dan administratieve sancties volgen. Zo krijgt een overtreder eerst een waarschuwing met een deadline om de nodige aanpassingen uit te voeren. Bij een tweede vaststelling kan de inspectiedienst overgaan tot de schorsing van de vergunning om een taxidienst uit te baten, en bij herhaaldelijke vaststellingen tot de intrekking van de vergunning.

Voor de plaatsing van de digitale taximeter hebben we wel uitstel verleend.

Ik weet niet hoeveel taxi's er al uitgerust zijn met een kredietkaartlezer. De sector heeft het zelf over 80 tot 90%. Volgens Taxis Verts zijn alle 400 tot 500 taxi's die bij het bedrijf zijn aangesloten, uitgerust met een lezer. Als een klant de applicatie eCab gebruikt, kan hij of zij ook digitaal betalen met een kredietkaart.

Soms weigeren taxichauffeurs echter betaling met een kredietkaart, ook al is de taxi uitgerust met een

*menacer de porter plainte.*

*Le service de contrôle n'a encore reçu aucune plainte formelle jusqu'à présent.*

*(poursuivant en français)*

Je ne connais pas le coût d'installation d'un taximètre numérique.

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'installation du taximètre numérique ne représentant qu'une partie du Plan taxis global, nous avons décidé d'en reporter la mise en œuvre. Le gouvernement doit néanmoins prendre des décisions dans l'immédiat concernant le plan adapté au différents types de transport rémunéré de personnes. Nous avons consulté, écouté et examiné les différentes opinions, nous devons maintenant prendre une décision.*

*J'en viens à l'application Bancontact.*

*(poursuivant en français)*

Vous connaissez l'application Bancontact ? Beaucoup ne la connaissent pas. Elle permet très simplement de faire un code QR. Il vous suffit d'enregistrer votre code bancaire. Vous inscrivez le montant. L'appareil fait un code QR et celui qui doit recevoir l'argent le lit avec son smartphone et l'argent est immédiatement transféré d'un compte à l'autre.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Tout le monde devrait installer cette application. Nous devrions également en informer le secteur des taxis. Cette application est simple et gratuite.*

*(poursuivant en français)*

Quoi qu'il en soit, le lecteur de cartes de crédit est obligatoire. Des contrôles sont effectués.

lezer. Dan is het antwoord heel simpel: de klant weigert te betalen op een andere manier en waarschuwt ervoor, verwijzend naar het reglement, dat hij of zij klacht zal indienen. Dat zal de taxichauffeur ongetwijfeld doen inbinden.

Tot nu toe heeft de controledienst nog geen formele klachten ontvangen.

*(verder in het Frans)*

*Ik weet niet hoeveel de plaatsing van een digitale taximeter kost.*

*(verder in het Nederlands)*

De digitale taximeter moet er uiteraard komen, maar is slechts een onderdeel van het globale taxiplan. Op basis daarvan hebben we beslist om de invoering ervan nog even uit te stellen. De regering moet nu wel op zeer korte termijn beslissingen nemen over het aangepaste plan voor bezoldigd personenvervoer (taxi's, maar ook andere initiatieven die daaronder vallen).

We hebben overlegd, naar de verschillende standpunten geluisterd en nagedacht, maar nu is het tijd om een beslissing te nemen.

Voorts verwijs ik ook naar de Bancontact-app.

*(verder in het Frans)*

*Heel wat mensen kennen die app niet, terwijl ze heel gebruiksvriendelijk is. Het volstaat om je bankcode te registreren. Als je het bedrag intikt maakt de app een QR-code aan die de persoon die het bedrag moet ontvangen met zijn smartphone kan lezen. Het verschuldigde bedrag wordt onmiddellijk op zijn rekening gestort.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik zou iedereen willen aanraden om de Bancontact-app te installeren. Misschien moeten wij ook de taxisector daarop wijzen. Het is een eenvoudige app die niets kost.

*(verder in het Frans)*

*In ieder geval is de kredietkaartlezer verplicht. Er worden controles uitgevoerd.*

*(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *Vous avez raison de ne pas céder à la demande du secteur concernant le report. Les sanctions sont claires.*

*Un taxi a beau être équipé d'un lecteur de cartes de crédit, ce n'est pas pour autant que le système est utilisé. Les clients ne sont pas toujours conscients de leurs droits.*

*Le décalage entre le nombre de plaintes officielles et le nombre de clients lésés est un problème récurrent. Nous devrions inciter les gens à déposer plainte pour pouvoir intervenir et mettre fin à ces pratiques.*

*L'application Bancontact est un outil efficace, mais je doute que les chauffeurs qui ne sont pas équipés d'un lecteur de cartes de crédit l'aient installée sur leur smartphone.*

*- L'incident est clos.*

*(M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

#### **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 "le vandalisme dans les transports en commun".**

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

*(De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U bent terecht niet ingegaan op de vraag om uitstel. De sancties zijn duidelijk.

Dat een taxi is uitgerust met een kredietkaartlezer, betekent nog niet dat er ook gebruik van gemaakt wordt. Klanten zijn niet altijd op de hoogte van hun rechten, maar dat geldt niet alleen voor deze sector.

Een terugkerend probleem is de discrepantie tussen het aantal formele klachten en het aantal mensen dat in de problemen is geraakt. Te weinig mensen dienen een klacht in omdat dat voor hen geen prioriteit is, maar wij zouden hen daartoe moeten aanmoedigen, zodat we korte metten kunnen maken met deze praktijken.

De applicatie van Bancontact is een fijn instrument, maar het zou mij verbazen dat taxichauffeurs die geen kredietkaartlezer hebben, deze app op hun smartphone geïnstalleerd hebben.

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA**

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

**betreffende "het vandalisme in het openbaar vervoer".**

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Ces dernières semaines, nous avons pu observer une nouvelle vague d'actes de vandalisme dans les transports en commun bruxellois.*

*À la Saint-Sylvestre, une voiture a été poussée dans les escaliers de la station de métro Clemenceau. Les images spectaculaires de cet acte ont été diffusées sur internet et à la télévision à un moment où la réputation de Bruxelles était déjà gravement mise à mal. La circulation des métros sur les lignes 2 et 6 a été interrompue et la station a été fermée le reste de la soirée.*

*Par ailleurs, les abris et l'infrastructure de la gare ferroviaire Gerموir, l'une des deux nouvelles gares RER de Bruxelles, ouverte depuis deux semaines, ont été tagués.*

*En mars 2015, le ministre Smet évoquait la lutte contre le vandalisme dans cette commission et annonçait que la STIB élaborait un nouveau plan, insistant sur le fait que le meilleur moyen de dissuasion restait la présence de personnel de contrôle et de sécurité. La STIB entendait l'affecter avec plus de flexibilité pour mieux répondre aux besoins spécifiques de chaque gare ou station.*

*Le vandalisme et le manque de propreté sont deux facteurs qui retiennent les gens de prendre les transports en commun, car ils créent un sentiment d'insécurité.*

*Que pensez-vous des événements de la semaine dernière ?*

*Qu'en est-il du nouveau plan de la STIB pour mieux lutter contre le vandalisme ?*

*Quel budget a été dégagé à cet effet ?*

*Que pensez-vous de ce plan ? Est-il en vigueur ou en cours de rédaction ? S'il est déjà en vigueur, constate-t-on une baisse du vandalisme ?*

*La STIB collabore-t-elle avec d'autres sociétés de transports publics à Bruxelles, comme la SNCB, les TEC ou De Lijn ou chacune travaille-t-elle de son côté ?*

*Si elles collaborent, êtes-vous satisfait de cette collaboration ? Si ce n'est pas le cas, le faites-vous savoir ?*

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- De voorbije weken zagen we opnieuw een paar staaltjes van vandalisme in het Brussels openbaar vervoer. Ik neem de metro al veertig jaar en ik heb er altijd al zwaar vandalisme gezien. Er is dus niets nieuws onder de zon, maar het blijft onduidbaar.

In metrostation Clemenceau werd op oudejaarsavond een kleine wagen van de trappen naar beneden geduwd. De beelden werden op het internet en op televisie getoond, op een moment dat het imago van Brussel al ernstig onder vuur lag. De beelden waren spectaculair, maar de stunt had zware gevolgen. Zo werd het metroverkeer op de lijnen 2 en 6 onderbroken en werd het metrostation Clemenceau voor de rest van de avond gesloten.

Een tweede voorval deed zich voor in het treinstation Mouterij, een van de twee nieuwe GEN-stations die in Brussel geopend zijn. Al na twee weken werd het station onder handen genomen door vandalen. Zowel de wachthokjes als de rest van de infrastructuur werden met tags beklad. Iedereen keek uit naar de GEN-stations. Ze kunnen symbool staan voor een betere mobiliteit, maar een aantal Brusselaars denkt daar anders over.

In maart 2015 sprak minister Smet in deze commissie ook over de strijd tegen het vandalisme. Hij liet toen optekenen dat de MIVB aan een nieuw plan tegen vandalisme werkte. Het beste afschrikmiddel zou de aanwezigheid van controle- en veiligheidspersoneel zijn, dat de MIVB nu flexibeler wil inzetten. Met de nieuwe aanpak zou beter kunnen worden ingespeeld op de specifieke behoeften in elk station.

Een aantal elementen houdt mensen tegen om het openbaar vervoer te nemen, zoals vandalisme en een gebrek aan netheid. Daardoor voelen mensen zich soms onveilig in de metro of in het openbaar vervoer in het algemeen. We moeten daar aandacht aan blijven besteden.

Wat is uw visie over de gebeurtenissen van de voorbije week?

Hoe zit het met het nieuwe plan van de MIVB om vandalisme beter aan te pakken?

Welk budget is daarvoor uitgetrokken?

*Combien le vandalisme a-t-il coûté à la STIB en 2015 ?*

*Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Toute personne de bon sens condamne les événements survenus à la Saint-Sylvestre.*

*De tels agissements doivent être durement sanctionnés. Espérons que l'on puisse en identifier tous les auteurs.*

*Je considère cet incident comme un grave délit et non pas comme du vandalisme qui, selon la STIB, se limite aux graffiti.*

*Apparemment, cette envie de s'exprimer dans l'espace public par des tags est universelle. Même si la STIB échange plus souvent des bonnes pratiques dans le cadre de l'Union internationale des transports publics (UITP), il reste difficile de prévenir et d'enrayer ce phénomène. Pire encore, des bandes internationales voyagent d'un pays à l'autre pour taguer.*

*Que fait la STIB pour empêcher ces dégradations ? Elle a de bons contacts avec le service de police spécialisé dans le vandalisme, elle mène des campagnes de sensibilisation dans les écoles et met au point des programmes d'appropriation positive de l'espace. En outre, elle collabore avec des associations locales, encourage la réalisation de peintures murales et multiplie les caméras dans les stations de métro. Enfin, les protections spéciales*

Wat is uw visie op het plan? Is het al van kracht of wordt het nog opgesteld? Indien het al van kracht is, wordt dan een daling van het vandalisme vastgesteld?

Werkt de MIVB in de strijd tegen vandalisme samen met de andere maatschappijen van openbaar vervoer in Brussel, zoals de NMBS, de TEC of De Lijn, of werken die allemaal naast elkaar?

Als ze samenwerken, bent u dan tevreden over die samenwerking? Zo niet, kaart u dat probleem dan aan?

Hoeveel kostte het vandalisme de MIVB in 2015?

*Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Elk weldenkend persoon veroordeelt de gebeurtenissen op oudejaarsavond, waarbij vandalen een auto de trap van een metrostation hebben afgeduwd. Het is, voor zover ik weet, de tweede keer dat zoiets gebeurt.

Wie denkt zulke grappen te moeten uithalen, is niet goed snik. Zulke streken moeten streng worden aangepakt. Hopelijk kunnen alle daders worden geïdentificeerd, moeten zij alle schade betalen en krijgen ze therapie om weer bij zinnen te komen.

Ik beschouw het incident eerder als een zwaar misdrijf, en niet als vandalisme. Met vandalisme bedoelt de MIVB veeleer graffiti en dergelijke zaken.

Overall in de wereld willen mensen zich blijkbaar met tags en graffiti uitdrukken in de publieke ruimte. Ook al wisselt de MIVB in het kader van de International Association of Public Transport (UITP) wel vaker ervaringen met goede praktijken uit, toch blijft het moeilijk om preventief op te treden en het fenomeen te bestrijden. Erger nog, er zijn internationale bendes actief die van het ene naar het andere land reizen om graffiti te spuiten. Dat is blijkbaar een nieuwe 'bezigheidstherapie'.

Wat doet de MIVB daartegen? Ze heeft alvast een

*appliquées sur les véhicules et murs des stations réduisent l'adhérence des graffiti.*

*Évidemment, la présence de personnel est un moyen de dissuasion important, de même que la réparation rapide des dommages.*

*Il n'est pas simple d'estimer le coût total du vandalisme, car il n'est pas toujours possible d'identifier la cause de la destruction : usure ou acte malveillant. Chaque année, la STIB consacre un montant de 334.000 euros au nettoyage des tags et graffiti dans le métro.*

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

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Vous n'avez pas répondu à ma question sur le plan de la STIB.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je vérifierai où il en est.*

*- L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

goed contact met de politiecel die zich bezighoudt met vandalisme. Voorts maakt ze werk van bewustmakingscampagnes in de scholen en van empowerment, met programma's om de ruimte op een positieve manier te veroveren. Ze werkt ook samen met lokale verenigingen, stimuleert het maken van muurschilderingen en organiseert bewustmakingscampagnes rond respect. Voorts installeert ze alsmaar meer camera's in de metrostations. Daarnaast maken de speciale beschermingslagen op de voertuigen en de muren van de stations het moeilijker om graffiti te spuiten.

Uiteraard is ook de aanwezigheid van mensen een belangrijke ontradende factor, evenals het snel herstellen van de schade.

Het is niet eenvoudig om de totale kostprijs van vandalisme te ramen, omdat het niet altijd mogelijk is om de oorzaak van de vernieling te achterhalen. Een vuilnisbak die stuk is, kan met opzet vernield zijn, maar het kan ook gewoon om slijtage gaan. Elk jaar wordt in het budget van de MIVB 334.000 euro uitgetrokken voor het verwijderen van tags en graffiti in de metro, wat toch een aanzienlijk bedrag is.

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U hebt niet geantwoord op mijn vraag over het plan van de MIVB.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal nagaan hoe het daarmee staat.

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

**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 "le réaménagement du rond-point Schuman".**

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Lors des débats budgétaires et, ensuite, dans la presse, vous avez annoncé un nouveau concours d'architecture pour le réaménagement du rond-point Schuman et la création d'une zone de rencontre.

Le réaménagement de ce rond-point doit être l'une des priorités de ce gouvernement. Il participe à l'image de marque de Bruxelles, qui a tant besoin d'être redorée. Cela fait de nombreuses années que trônent sur le rond-point ou sur le terre-plein, entre les bâtiments du Berlaymont et du Juste Lipse, du matériel, des engins et des bâches de chantier qui servent de décor à l'arrivée des chefs d'État et de gouvernement, et des ministres des 28 États membres dans les principaux lieux de décision de la capitale de l'Europe.

Piétons et cyclistes voient, quant à eux, leurs trajectoires rendues difficiles, et parfois dangereuses, par des travaux mal balisés. Enfin, les riverains désertent cet espace où il ne fait pas bon vivre.

Une telle situation ne peut plus durer, mais elle doit être corrigée de façon efficace et respectueuse de chacun : les riverains - ceux qui y vivent et ceux qui y travaillent -, les usagers des transports en commun, les communes et, bien sûr, les institutions européennes. Rechercher l'équilibre entre ces fonctions permettra d'assurer la réussite de ce projet.

Il semble que le gouvernement ait récemment décidé de modifier le plan de circulation de la zone. Ainsi, le passage vers la rue de la Loi ne serait plus totalement accessible en voiture, reportant les nuisances dans les rues résidentielles

**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 heraanleg van het Schuman-rondpunt".**

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Tijdens de begrotingsbesprekingen, en nadien in de pers, hebt u een architectuurwedstrijd voor de heraanleg van het Schumanplein en de aanleg van een ontmoetingszone aangekondigd.*

*De heraanleg van de rotonde moet een van de prioriteiten van deze regering zijn. Het project is belangrijk voor het imago van Brussel, dat dringend moet worden opgepoetst. De voorbije jaren werden de rotonde en de esplanade tussen het Berlaymont- en het Justus Lipsiusgebouw ontsierd door bouw materiaal, machines en dekzeilen. Niet echt een gepast decor voor de ontvangst van staatshoofden en ministers in het belangrijkste beslissingscentrum van Europa.*

*Ook fietsers en voetgangers ondervinden hinder van de werken en de buurtbewoners vermijden deze onaangename ruimte als de pest.*

*Het is hoog tijd om het probleem aan te pakken, maar daarbij moet rekening worden gehouden met alle gebruikers: de buurtbewoners, de gebruikers van het openbaar vervoer, de gemeenten en de Europese instellingen. Het welslagen van het project hangt af van het evenwicht tussen al die functies.*

*Naar verluidt zou de regering onlangs beslist hebben om het verkeersplan voor de zone te wijzigen. Zo zou de Wetstraat niet meer rechtstreeks met de wagen bereikbaar zijn, waardoor de verkeersdruk naar de omliggende woonwijken verschuift.*

*Werd er een effectenstudie uitgevoerd? Wat waren de conclusies? Hebt u vergaderingen met de*



adjacentes.

Une étude d'impact a-t-elle été réalisée ? Selon quelle méthode ? Quelles conclusions en tirez-vous ? Est-elle disponible ? Avez-vous organisé ou prévu des réunions avec les communes concernées, des réunions d'information avec les habitants du quartier ?

Avec cette mesure, c'est le trafic de toute la zone qui sera modifié. Qu'avez-vous décidé en amont pour le réduire et le dévier, au moins partiellement, avant qu'il ne se retrouve piégé dans ce quartier ?

Hormis la modification du plan de circulation, qu'est-il prévu pour le réaménagement de l'espace ainsi libéré des voitures et pour le rond-point Schuman ?

Vous comptez lancer un concours d'architecture. Dans quel délai ? Quel en est le contour ? Portera-t-il uniquement sur le rond-point ou sera-t-il étendu aux abords de la place ?

Qu'envisagez-vous comme travaux sur la zone devenue zone de rencontre en 2016 ? Seront-ils provisoires ou définitifs ?

Est-il programmé de modifier les trottoirs, le mobilier urbain ou le revêtement de voirie sur le tronçon qui deviendra entièrement piétonnier depuis la rue de la Loi jusqu'au parc du Cinquantenaire ? Dans l'affirmative, en quoi consistent ces modifications ? Quel est le coût estimé ?

Pour ce qui est du tronçon de la rue de la Loi allant du rond-point au bâtiment Europa, qui sera désormais situé dans une zone de rencontre, est-il prévu de modifier les trottoirs, le mobilier urbain ou le revêtement de la voirie ? Si oui, en quoi consistent ces modifications ? Quel est leur coût ?

Les emplacements de taxis vont-ils être modifiés ? Et les arrêts de bus ? Si oui, où allez-vous les établir ?

Concernant les manifestations européennes, qu'avez-vous prévu ? Où auront-elles lieu ? Quelle zone leur sera-t-elle réservée et quelles en seront les limites ?

Qu'est-il prévu pour les événements tels que la

*betrokken gemeenten en met de buurtbewoners georganiseerd of gepland? Wat hebt u gedaan om het verkeer om te leiden voordat het in de woonwijken terechtkomt?*

*Hoe zit het met de heraanleg van de ruimte die vrijkomt en het Schumanplein? Wanneer zal de architectuurwedstrijd plaatsvinden? Zal die enkel betrekking hebben op het plein of ook op de omgeving?*

*Welke werken plant u in 2016 voor de ontmoetingszone? Zullen die ingrepen tijdelijk of definitief zijn?*

*Welke aanpassingen zullen er gebeuren (trottoirs, stadsmeubilair, wegdek) op het stuk tussen de Wetstraat en het Jubelpark? Wat zal dat kosten?*

*Welke aanpassingen zullen er gebeuren op het stuk van de Wetstraat tussen de rotonde en het Europegebouw? Wat zal dat kosten?*

*Zullen de taxistandplaatsen en de bushaltes worden verplaatst? Waar zullen die komen?*

*Welke zone zal worden voorbehouden voor de Europese betogingen?*

*Werden de Europese instellingen geraadpleegd over de projecten? Welke rol heeft de nieuwe commissaris voor Europa gespeeld? Het eerste grote project van de heer Hutchinson en zijn team van zeven personen betrof de heraanleg van het Schumanplein tegen eind 2015. Het zou interessant zijn om zijn standpunt te kennen.*

Journée de l'Europe, qui occupaient jusqu'ici le centre du rond-point ?

Les institutions européennes ont-elles été consultées concernant ces projets et leurs aménagements ? Quel rôle a joué le nouveau Monsieur Europe de la Région bruxelloise ? Rappelons que le premier gros chantier qu'entendaient mener Alain Hutchinson et son équipe de sept personnes était le réaménagement du rond-point Schuman d'ici la fin de l'année 2015. Il serait intéressant de l'entendre sur le sujet.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- On va vous montrer une carte.

Le concours a été lancé au mois de décembre. Voilà la zone d'intervention qu'il recouvre. Elle commence au parc du Cinquantenaire, inclut le petit tronçon de la rue de la Loi, le rond-point de façade à façade, et passe ensuite à l'esplanade, qui pour l'instant est aménagée de manière temporaire. Une partie, déjà aménagée définitivement, n'est donc pas reprise dans le concours. La zone s'étend jusqu'à l'endroit où de nouveaux bâtiments pour l'Union européenne vont être construits, avec l'esplanade au centre. S'agissant d'aménager un grand espace public depuis le parc du Cinquantenaire, il est logique qu'on y inclue cet espace.

L'avenue de la Joyeuse Entrée, qui aujourd'hui est à sens unique, deviendra à double sens. Pourquoi ? Peu de gens y habitent, elle abrite essentiellement des bureaux. Cela signifie que la petite portion de la rue de la Loi, où des voitures circulent encore à présent, deviendra complètement piétonne. Les riverains sont ravis.

L'entrée du parc sera déplacée de manière à le relier à la place Schuman. Les entrées de parking seront conservées mais le reste deviendra une zone piétonne, donc certainement plus verte, en fonction de ce que proposeront les architectes.

Le rond-point tel qu'il existe aujourd'hui va disparaître. Il n'est pas nécessaire de surélever son centre. La seule raison qui le justifierait serait d'avoir un peu de terre pour les plantes, puisque le rond-point Schuman est en réalité un grand trou

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik zal u een kaart laten zien.*

*De wedstrijd werd in december uitgeschreven. De zone begint aan het Jubelpark, omvat het klein stukje van de Wetstraat, de rotonde en de esplanade, die momenteel tijdelijk is ingericht. Het definitief ingerichte deel valt niet onder de wedstrijd. De zone strekt zich uit tot de plaats waar de nieuwe Europese gebouwen zullen komen, met de esplanade in het midden.*

*De Blijde Inkomstlaan, die momenteel een eenrichtingsstraat is, zal opnieuw een tweerichtingsstraat worden en het kleine stukje van de Wetstraat zal een voetgangerszone worden.*

*De ingang van het park zal worden verplaatst om de verbinding met het Schumanplein te verbeteren. Aan de ingangen van de parkings wordt niet geraakt, maar de rest wordt een voetgangerszone.*

*De huidige rotonde zal verdwijnen. Het is niet nodig om het middelpunt te verhogen, tenzij er planten komen, want het Schumanplein is eigenlijk een groot gat dat met betonnen platen is bedekt.*

*De Kortenberglaan zal op het einde naar twee rijstroken worden versmald. Drie rijstroken zijn nutteloos, aangezien het verkeer nadien op een rijstrook over de rotonde verder moet. De automobilisten die vanuit de Kortenberglaan komen zullen nog naar de Archimedesstraat of de Wetstraat kunnen afslaan, maar niet meer naar de Froissartstraat, de Oudergemselaan of de Breydelstraat, die eenrichtingstraten worden.*

vide, un ensemble de plaques de béton couvrant des tunnels en tout genre.

L'avenue de Cortenbergh sera réduite à deux bandes pour l'entrée, comme sur le rond-point. Trois bandes sont inutiles, puisqu'elles se réduisent de toute façon à une bande, ou une bande et demie plus loin. Cela garantira un trafic beaucoup plus fluide. Actuellement, la circulation est intense sur le rond-point, ce qui complique dangereusement la situation. Les automobilistes pourront encore tourner vers la rue Archimède ou la rue de la Loi mais ils ne pourront plus, en sortant de l'avenue de Cortenbergh, tourner autour du parc pour aller vers la rue Froissart, l'avenue d'Auderghem ou la rue Breydel. Ils pourront encore arriver par l'avenue de la Joyeuse Entrée.

De l'autre côté, les rues Froissart et Breydel et l'avenue d'Auderghem seront à sens unique. On pourra emprunter la rue Froissart, longer la place et rentrer par l'avenue d'Auderghem ou la rue Breydel, mais il ne sera plus possible de tourner autour de la place.

Couper les deux mouvements permet de transformer une grande partie de la zone Schuman en zone piétonne et de créer une zone sans voitures à côté du bâtiment Justus Lipsius, qui restera accessible aux taxis et aux cyclistes.

Ces zones piétonnes seront plutôt des espaces de rencontre puisque les voitures privées ne pourront pas y circuler. Cependant, l'accès au rond-point sera autorisé pour les bus, la circulation locale, les VIP et les services de sécurité.

Ces options ont été prises afin d'éviter de recevoir des propositions démesurées lors du nouveau concours que nous allons lancer.

Le projet de Xaveer De Geyter Architects (XDGA) a été abandonné parce qu'il ne faisait pas consensus, mais aussi parce qu'il envisageait la création d'une entrée de métro sur la place. Cette idée ne nous paraissait pas bonne, car il est très compliqué de toucher à cette place. Forts de l'expérience de la place Rogier, nous avons estimé que ce projet serait très coûteux, compliqué du point de vue de l'ingénierie, et qu'il n'offrirait pas les garanties de sécurité suffisantes.

C'est à la suite de l'abandon de ce projet que nous

*Het zal dus niet meer mogelijk zijn om het hele plein rond te rijden. Dankzij de scheiding van de verkeersstromen kunnen we een grote voetgangerszone creëren naast het Justus Lipsiusgebouw, die toegankelijk zal blijven voor taxi's en fietsers.*

*De voetgangerszones zullen ontmoetingsruimtes worden, aangezien privéwagens worden geweerd. De rotonde blijft wel toegankelijk voor bussen, plaatselijk verkeer, vips en veiligheidsdiensten.*

*Wij hebben voor die opties gekozen om te vermijden dat er in de architectuurwedstrijd buitensporige voorstellen worden gedaan.*

*Het project van Xaveer De Geyter Architects (XDGA) werd stopgezet omdat er geen consensus was, maar ook omdat het voorzag in een metro-ingang op het plein. Op basis van onze ervaring met het Rogierplein hebben wij geoordeeld dat het project te duur was, te ingewikkeld was op bouwtechnisch vlak en te weinig veiligheids garanties bood.*

*Na de stopzetting van dit project hebben wij beslist om een nieuwe wedstrijd uit te schrijven.*

*Er werden verschillende studies uitgevoerd: de Stratecstudie van 2012, bijkomende tellingen in 2014 en 2015 en een bijkomende studie van Brussel Mobiliteit waarin met het Mustiprogramma de verkeersverschuivingen en de impact op de kruispunten werden nagegaan. Uit die simulatie blijkt dat de opties haalbaar zijn.*

*Het Schumanplein en de interventiezone liggen op het grondgebied van Brussel-Stad, waarvan we de vertegenwoordigers hebben ontmoet. Daarnaast hebben wij in april 2015 twee overlegvergaderingen georganiseerd met de wijkcomités, de Europese instellingen en de buurtbewoners. Heel wat personen steunen het project, met inbegrip van de Europese instellingen en ambassades.*

*Wij hebben de volgende begeleidingsmaatregelen gepland:*

*- de ingebruikname van de treintunnel Schuman-Josaphat;*

*- de aanleg van een busstrook in tegenrichting op*

avons décidé de lancer un nouveau concours.

Plusieurs études ont été réalisées : l'étude Stratec de 2012 ; des comptages supplémentaires en 2014 et 2015 ; une étude complémentaire de Bruxelles Mobilité, pour laquelle le modèle de simulation Musti a été utilisé pour définir les reports de trafic et l'impact sur les carrefours. Celles-ci confirment la faisabilité des nouvelles options qui ont été retenues.

Le rond-point Schuman et la zone d'intervention se situent sur le territoire de la Ville de Bruxelles, dont nous avons rencontré les représentants. Deux réunions de concertation ont été organisées en avril 2015 avec les comités de quartier, les institutions européennes et les riverains. Celles-ci se sont bien déroulées. Nombreux sont ceux qui adhèrent au projet, y compris les institutions européennes et les ambassades. Les diplomates britanniques et hollandais sont particulièrement enthousiastes.

Des mesures d'accompagnement sont bel et bien prévues en amont :

- la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat pour la circulation des trains augmentera considérablement la capacité, comme alternative à la jonction Nord-Midi ;

- une bande bus sur l'avenue de Cortenbergh, entre Schuman et Renaissance, est prévue à contre-sens, pour améliorer la liaison en bus, taxi et vélo, et pour réduire le trafic des bus dans la rue Franklin, ce qui répond à une demande du comité de quartier ;

- le nouveau plan bus améliorera l'accessibilité du rond-point Schuman ;

- le projet Parkway-E40 prévoit la réalisation d'un boulevard urbain.

Pour protéger les quartiers, diverses mesures seront prises :

- maintenir les parkings et les commerces accessibles par la rue Archimède afin que le trafic ne transite pas par le quartier résidentiel ;

- éviter la traversée de l'avenue de Cortenbergh, qui générerait un trafic supplémentaire dans les quartiers résidentiels ;

*de Kortenberglaan, tussen het Schumanplein en de Renaissancelaan;*

*- het nieuwe busplan, dat de bereikbaarheid van het Schumanplein zal verbeteren;*

*- het project Parkway E40, dat in de aanleg van een stadsboulevard voorziet.*

*Om de omliggende wijken te beschermen,*

*- zullen de parkeergarages en de handelszaken bereikbaar blijven langs de Archimedesstraat;*

*- zal het oversteken van de Kortenberglaan worden vermeden;*

*- zal de Blijde Inkomstlaan een tweerichtingstraat worden en zullen de kruispunten met de Oudergemselaan en de Kortenberglaan worden heraangelegd. De Kortenberglaan is het traject dat zal worden bevoorrecht voor het noord-zuidverkeer tussen de Jamblinne de Meeussquare en het Jourdanplein;*

*- zullen er maatregelen worden genomen om transitverkeer op de Etterbeeksesteenweg te voorkomen.*

*Het transitverkeer wordt dus buiten de woonwijken gehouden.*

*De architectuurwedstrijd werd in december uitgeschreven en de zone zou tegen het einde van de legislatuur volledig heringericht moeten zijn. Het Schumanplein is een belangrijke ruimte voor de stad. Het is een van de meest gefilmde plaatsen ter wereld. Het moet een mooie multifunctionele ontmoetingsruimte worden voor de buurtbewoners, de inwoners van andere wijken, de internationale bezoekers en ambtenaren.*

*De Europese instellingen werden geraadpleegd in april 2015 en januari 2016. De heer Hutchinson was permanent bij het dossier betrokken. Hij is overigens voorzitter van het stuurcomité dat het adviesbureau zal aanwijzen.*

*Wij willen tot slot dat er in het project plaats is voor een markant kunstwerk en werken daarvoor samen met Art Brussels.*

*Gezien het slechte imago dat Brussel in het*

- introduire un double sens de circulation dans l'avenue de la Joyeuse Entrée et réaménager les carrefours avec l'avenue d'Auderghem et l'avenue de Cortenbergh. L'itinéraire Cortenbergh est l'itinéraire préféré pour le trafic nord-sud entre la place de Jamblinne de Meux et la place Jourdan.

- prendre des mesures pour éviter le trafic de transit sur la chaussée d'Etterbeek et limiter l'augmentation de la circulation automobile.

La circulation de transit n'est donc pas dirigée vers les quartiers.

L'avis de marché a été lancé en décembre 2015. Nous avons pour obligation de réaménager l'ensemble de cet espace sous la présente législature. Le rond-point Schuman est un espace très important pour la ville. Il figure parmi les lieux les plus filmés au monde. Il doit devenir un véritable espace public de rencontre entre riverains, Bruxellois d'autres quartiers, visiteurs internationaux ou fonctionnaires nationaux. Notre ambition est d'en faire un lieu architectural, multifonctionnel et de rencontre.

Les institutions européennes ont été consultées en avril 2015 et janvier 2016. M. Hutchinson, que je remercie pour son travail, a été associé de manière permanente au dossier. Il siègera d'ailleurs au comité de pilotage qui désignera le bureau d'études.

Bref, je suis content de pouvoir lancer un concours international.

Nous voulons qu'y soit intégrée une œuvre d'art, pour laquelle nous avons instauré une collaboration avec Art Brussels. Cela doit être marquant !

Puisque l'image de Bruxelles n'est pas bonne au niveau mondial, nous devons d'autant plus investir dans l'espace public, et surtout dans les endroits qui figurent chaque mois dans la presse internationale.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Si j'ai bien compris, la zone rouge que vous présentez comme la place est une zone piétonne, tandis que les deux zones roses qui l'entourent constituent l'espace de rencontre que vous avez évoqué dans la presse ?

*buitenland heeft, is het belangrijk dat wij investeren in openbare ruimten en plaatsen die geregeld in de internationale media komen.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Als ik het goed begrepen heb, stelt de rode zone de voetgangerszone voor en zijn de twee roze zones errond de ontmoetingsruimte waarnaar u in de pers verwees.*

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est exact. L'aménagement de l'espace sera de plain-pied, ou avec une légère différence de niveau, de sorte qu'il aura l'aspect d'un square complet.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Une carte précédente montrait une zone à laquelle on ne toucherait pas et qui ne ferait pas partie du concours international, car elle allait être modifiée.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ces travaux sont presque terminés.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Et on ne touchera pas du tout à cette zone ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Je veux dire : plus du tout ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** À cet endroit, les possibilités sont limitées à une voirie, une piste cyclable et un trottoir élargi.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Cela suscite malgré tout pas mal de questions. Pourrions-nous obtenir l'étude de Bruxelles Mobilité, pour laquelle le modèle de simulation Musti a été utilisé ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Quelles sont vos craintes ?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Cette zone de rencontre est, au fond, une zone 20, une espèce de semi-piétonnier.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ce ne sera pas une zone partagée classique, puisque c'est une entrée de ville. Mais ce n'est pas à moi de la concevoir. Le dessin n'est qu'indicatif, pour bien comprendre de quoi il s'agit. Ce ne sera probablement pas un rond-point non plus. Les architectes doivent proposer une voirie pour les voitures qui sera intégrée dans l'espace. Il est trop tôt pour dire comment.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Je vous fais simplement part de mon inquiétude par rapport à une zone 50 fortement fréquentée, qui déboucherait sur une petite zone 20. C'est susceptible de poser

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** Op een vorige kaart zagen we een zone waaraan niet zou worden geraakt en die geen deel zou uitmaken van de architectuurwedstrijd.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Die werken zijn bijna voltooid.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** En nadien zal er niet meer aan die zone worden geraakt?

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** Nooit meer?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Op die plaats zijn de mogelijkheden beperkt tot een weg, een fietspad en een breed voetpad.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** Dat roept toch vragen op. Kunt u ons de studie van Brussel Mobiliteit bezorgen waarin het Mustisimulatieprogramma werd gebruikt?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Waar maakt u zich precies zorgen over?

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** De ontmoetingsruimte is in feite een zone 20, een semi-voetgangerszone.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Het gaat niet om een klassieke gedeelde zone, aangezien het om een invalsweg gaat. De kaart is indicatief. Het is nu aan de architecten om voorstellen te doen. Waarschijnlijk zal de rotonde gesupprimeerd worden, maar het is te vroeg om te zeggen hoe het autoverkeer in het project geïntegreerd zal worden.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** Ik vrees dat een drukke zone 50 die uitgaat op een kleine zone 20 ernstige mobiliteitsproblemen zal creëren.

énormément de problèmes de mobilité.

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'idée n'est pas de tout mélanger. Nous sommes bien conscients que c'est une entrée de ville, mais elle sera tellement intégrée qu'elle ressemblera moins à une autoroute qu'aujourd'hui.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Si j'en juge par la carte que vous avez montrée, je crains pourtant des problèmes de mobilité, ainsi que des problèmes de sécurité pour les autres usagers.

Malgré ce plan de mobilité, le rond-point Schuman reste un véritable nœud routier. Des solutions alternatives auraient pu être trouvées en amont, à la hauteur de l'avenue du Diamant ou de la Chasse, par exemple. Les artères voisines pourront-elles supporter le report d'un tel trafic ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- La réponse est simple : oui.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Cela reste à voir. Lorsqu'on modifie à ce point le trafic dans une zone, cela risque de poser des problèmes ailleurs.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les modifications ne sont pas si importantes. Pour l'essentiel, les accès sont maintenus. Certains habitants regrettent, il est vrai, de ne plus pouvoir faire 500m en voiture !

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous avez évoqué la concertation avec les riverains et les communes. D'autres réunions sont-elles prévues pour étudier les nombreux points en souffrance ?

Outre M. Hutchinson, qui siègera au comité de pilotage ?

**M. le président.**- Vous avez largement épuisé votre temps de parole. Je vous demande de conclure.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Compte tenu de l'importance de cette zone pour la Région bruxelloise, je propose que nous invitions M. Hutchinson dans le cadre d'une réunion conjointe des Commissions des Affaires européennes et du Développement territorial.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het is de bedoeling om niet alle functies te mengen. Wij zijn ons ervan bewust dat het om een invalsweg gaat, maar hij moet zo worden ontworpen dat hij minder op een autosnelweg lijkt.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Als ik naar uw kaart kijk, vrees ik voor mobiliteitsproblemen en voor de veiligheid van de weggebruikers.*

*Ondanks het mobiliteitsplan blijft het Schumanplein een echt verkeersknooppunt. Andere oplossingen waren toch mogelijk, bijvoorbeeld ter hoogte van de Diamantlaan of de Jachtlaan. Zullen de omliggende straten de verschuiving van het verkeer aankunnen?*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Dat valt nog te zien. Als je het verkeer in een zone zo drastisch wijzigt, is de kans groot dat er elders problemen ontstaan.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De wijzigingen zijn niet zo groot. De meeste toegangswegen worden behouden.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Zijn er nog vergaderingen gepland met de buurtbewoners en de gemeenten?*

*Wie maakt er nog deel uit van het stuurcomité?*

**De voorzitter.**- U hebt uw spreektijd ruim overschreden. Gelieve af te ronden.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Gezien het belang van de zone stel ik voor dat wij de heer Hutchinson uitnodigen op een gezamenlijke vergadering van de commissies Europese Aangelegenheden en Territoriale Ontwikkeling.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tous les éléments du projet figurent, de manière détaillée, dans le document que je vous ai présenté. Nous ne sommes qu'au tout début du processus. La seule chose que nous avons faite jusqu'à présent est de définir le projet, pour éviter des propositions complètement farfelues. Si vous le souhaitez, mes collaborateurs peuvent vous expliquer le dossier dans le détail.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- L'étude en question pourrait-elle être annexée au compte rendu ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, elle le sera.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "l'installation du wi-fi sur  
l'ensemble du réseau de la STIB".

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

#### QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les obstacles qui gênent ou  
empêchent le passage sur les itinéraires  
cyclables régionaux".

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Alle elementen van het project zijn vermeld in het document dat ik u heb voorgesteld. Het enige dat wij tot nu toe hebben gedaan, is het project afbakenen, om onrealistische voorstellen te voorkomen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Kunt u de studie bij het verslag laten voegen?*

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

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

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

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

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de hindernissen die het  
doorlopen van gewestelijke fietsroutes  
moeilijk of onmogelijk maken".



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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *L'objectif des itinéraires cyclables régionaux (ICR) vise à faciliter la circulation des cyclistes en toute sécurité et sans entraves dans toute la Région. Il ne faudrait pas que les obstacles qui les gênent ou empêchent leur passage les incitent à renoncer à ce mode de déplacement. Je souhaiterais dès lors disposer d'un inventaire des obstacles que l'on rencontre sur les ICR. J'évoquerai à cette fin deux situations.*

*Les cyclistes qui empruntent l'ICR 1 Saint-Josse-Ten-Noode - Evere, doivent ainsi à la hauteur de la place Houwaert à Saint-Josse rouler à contresens sur la route ou traverser la place, car une partie de la piste cyclable a été transformée en bande de stationnement pour les automobilistes. Malgré les nombreux appels et récriminations, la commune refuse de laisser l'ICR traverser la place. Vous aviez répondu dans le cadre d'une interpellation de M. Pinxteren en 2015 que les six premiers parcours de l'ICR étaient terminés, mais que les conceptions avaient évolué dans l'intervalle.*

*Les concepteurs de cette partie de l'ICR 1 se réfèrent probablement à une approche ancienne qui privilégie le stationnement automobile à la sécurité et à la circulation des cyclistes.*

*Le deuxième problème concerne la suppression d'un tronçon de la piste cyclable SZ au niveau du piétonnier de la Ville de Bruxelles. Cet itinéraire qui passait initialement par la rue des Fripiers entre la Bourse et la Monnaie n'a pu être maintenu. Le tracé parallèle qui passait par les boulevards a aussi été supprimé puisque la zone est devenue piétonne.*

*Existe-t-il un inventaire des obstacles sur les itinéraires cyclables ? Des mesures ont-elles été prises pour leur résolution ? Que prévoit la Région pour améliorer le confort des cyclistes sur l'ICR à Saint-Josse ? Que fait la Région pour améliorer la circulation des cyclistes sur le parcours SZ au niveau de la zone piétonne au centre de Bruxelles ?*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De bedoeling van de gewestelijke fietsroutes (GFR's) is om het fietsverkeer vlot, veilig en zonder hindernissen doorheen het gewest te leiden. Een GFR is een parcours waar fietsers zich snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

Als fietsers hindernissen op hun weg vinden, is dat een mogelijke reden om de fiets aan de kant te zetten. Naar aanleiding van twee voorbeelden wil ik graag een overzicht vragen van de knelpunten die de GFR's kennen.

Het eerste probleem is de situatie aan het Houwaertplein in Sint-Joost-ten-Node. De GFR 1, die Evere met het centrum verbindt via Sint-Joost-ten-Node, komt van de Oogststraat uit op een klein stukje fietspad dat op het Houwaertplein dan weer uitloopt op wat een fietsstrook had moeten worden, maar nu helaas een parkeerstrook is. Fietsers hebben daar de keuze om op het plein te fietsen of op een smal stuk straat tussen de wagens te spookrijden.

De gemeente is ondanks de vele vragen en oproepen niet van plan om de GFR 1 over het plein te laten doorlopen. Zelf zei u in uw antwoord op de interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren van 9 februari 2015 dat de zes eerste GFR's wel degelijk voltooid zijn maar dat sommige opvattingen ondertussen geëvolueerd zijn.

De inrichters van dit gedeelte van de GFR 1 zijn blijkbaar vertrokken van een oude opvatting waar auto's en parkeerplaatsen belangrijker zijn dan de veiligheid van de fietsers en de vlotheid waarmee de fietsers zich in het verkeer kunnen begeven.

Het tweede probleem is recent ontstaan, door de invoering van de voetgangerszone in de stad Brussel. Die heeft als gevolg dat de fietsroute SZ wordt afgesneden.

Die fietsroute liep oorspronkelijk door de Kleerkopersstraat tussen de Beurs en het Muntplein, maar kon niet behouden worden. De parallelle route liep over de grote lanen, maar doordat die in een voetgangerszone veranderd werden, is ook de parallelle route dus weggefallen.

Bestaat er een overzicht van de moeilijke en

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Pour le cas de Saint-Josse, c'est à la commune qu'incombe la responsabilité de la voirie. Le réaménagement de la place Houwaert est par ailleurs réalisé dans le cadre d'un contrat de quartier Liedekerke, qui inclut également la construction d'un bassin d'orage. Bruxelles Mobilité siègeant au comité de gestion, nous veillerons à ce que la circulation des cyclistes soit bien prise en compte dans le plan de réaménagement de la place.*

*Par ailleurs, nous avons fait remarquer à la Ville de Bruxelles les problèmes rencontrés par les cyclistes dans le cadre de son nouveau plan de circulation. Des solutions seront apportées au moment de l'évaluation finale en février 2016 pour que les ICR puissent être opérationnels. L'aménagement de pistes cyclables séparées est également prévu autour de la zone piétonne.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Je me réjouis d'entendre qu'une solution est envisageable. Vous vous consacrez au problème, je suppose que vous veillerez aussi à sa résolution.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je vais essayer.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE**

hinderlijke situaties voor fietsers op de fietsroutes? Zijn er plannen om die knelpunten weg te werken?

Wat zult u ondernemen om het comfort van de fietsers op de GFR 1 in Sint-Joost-ten-Node te verbeteren? Welke oplossingen ziet u voor fietsroute SZ die door de voetgangerszone in Brussel-Stad loopt?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- In het eerste geval is de wegbeheerder de gemeente Sint-Joost-ten-Node. Er bestaat nu een wijkcontract Liedekerke, dat de heraanleg van het Houwaertplein omvat met de bedoeling er een stormbekken aan te leggen. Dat opent perspectieven voor de twee fietsroutes die langs het plein lopen. Brussel Mobilité is betrokken bij het begeleidingscomité. Wij zullen ervoor zorgen dat er een oplossing voor de fietsers komt wanneer de plannen voor de heraanleg van het plein opnieuw opgemaakt worden.

Het nieuwe circulatieplan van de stad Brussel heeft inderdaad pijnpunten in het fietsverkeer veroorzaakt. Wij hebben de stad daarvan op de hoogte gebracht. Bij de definitieve evaluatie in februari 2016 zal zij daarmee rekening moeten houden, zodat de fietsroutes ook effectief kunnen functioneren. De oplossingen moeten opgenomen worden in de plannen van de stad Brussel voor de aanleg van afgescheiden fietspaden rond de voetgangerszone.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Het doet mij plezier te horen dat er een oplossing mogelijk is. Ik reken erop dat u niet alleen rekening houdt met het probleem, maar de oplossingen ook afdwingt.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat zal ik proberen.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**concernant "la dangerosité des arrêts de tram situés avenue Louise".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Plusieurs quais de tram situés avenue Louise sont agrémentés de larges arbres. Ceux-ci laissent malheureusement qu'un passage de quelques dizaines de centimètres aux voyageurs pour rejoindre le lieu d'embarquement. Cette situation inconfortable pour tous constitue un obstacle important pour les personnes à mobilité réduite (PMR) au sens large, les personnes en chaise roulante n'ayant tout simplement aucune possibilité de passer. C'est en totale contradiction avec l'esprit du Règlement régional d'urbanisme (RRU).

Par ailleurs, ce passage étroit est dangereux puisqu'il oblige les gens à frôler les voies, de telle manière qu'il suffirait qu'une personne trébuche au moment où un tram arrive pour causer un accident grave. Cette situation a d'autant plus de chances de se produire un jour que les dalles au sol sont irrégulières.

Si la solution consistant à abattre les arbres est compliquée à mettre en œuvre et peu souhaitable, il existe une autre possibilité : aménager un accès à l'autre extrémité des quais concernés, assorti d'un passage clouté, rendant ainsi le cheminement périlleux facultatif.

Sur les quais dépourvus d'arbres, poteaux et mobiliers électriques divers encombrant le passage.

Ce problème a-t-il déjà fait l'objet d'une réflexion ? Un projet destiné à y remédier a-t-il été mené ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) aux transports publics ainsi que, de manière générale, la sécurité et le

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

**betreffende "de gevaarlijke tramhaltes aan de Louizalaan".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Meerdere tramhaltes in de Louizalaan zijn omgeven door hoge bomen. Daardoor hebben tramgebruikers slechts enkele tientallen centimeter ruimte om de halte te bereiken, wat grote problemen oplevert voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM). Mensen in een rolstoel kunnen zelfs gewoon niet bij de halte raken, wat indruist tegen de geest van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV).*

*Bovendien is de nauwe doorgang gevaarlijk omdat hij mensen dwingt om vlak naast de sporen te lopen. Er is een reëel risico op een zwaar ongeval als daar iemand zou struikelen net als er een tram aankomt. Het is niet ondenkbaar dat dat gebeurt, want de tegels liggen er ongelijk.*

*De bomen kappen is moeilijk en ook niet wenselijk, maar er is een andere oplossing, namelijk de aanleg van een toegang en een zebrapad aan het andere uiteinde van het perron.*

*Aan haltes waar geen bomen staan, bemoeilijken palen en allerlei elektriciteitskasten de doorgang.*

*Zijn er plannen om daar wat aan te doen?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het is uitermate belangrijk dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor PMB's en dat de haltes*

confort des arrêts, sont très importants à nos yeux. Cela ne signifie toutefois pas que tous les arbres qui se trouvent dans le chemin des arrêts doivent être abattus.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est pourtant ce qu'implique votre question.

Les problèmes d'accessibilité des PMR et la dangerosité des arrêts sont parfois liés à la présence d'arbres. Toutefois, la qualité de l'aménagement des espaces publics implique également de disposer d'alignements d'arbres de qualité, en particulier dans les grandes avenues, comme l'avenue Louise.

C'est la raison pour laquelle le gouvernement a approuvé en novembre dernier, à mon initiative, une note relative aux aménagements des arrêts du réseau de surface et des règles à respecter en matière d'implantation d'arbres à ces arrêts.

Cette note indique à toutes les personnes amenées à aménager ou réaménager un arrêt quelles règles de principe et de bon aménagement respecter afin de pouvoir maintenir, replanter ou supprimer - en dernier recours - des arbres dans le cadre de ces projets. Le gouvernement a également approuvé le principe que s'il s'avère indispensable, pour permettre une bonne accessibilité des arrêts, d'abattre des arbres, tout doit être mis en œuvre pour compenser ces abattages par des plantations nouvelles.

Dans la foulée de l'adoption de ces nouvelles règles, un certain nombre d'arrêts devront être réaménagés, en commençant par ceux qui sont à la fois les plus fréquentés et ceux où les implantations d'arbres existantes constituent des risques pour la sécurité. Ceux-ci sont heureusement peu nombreux.

Concernant les arrêts de l'avenue Louise évoqués ici, cette problématique est bien connue et des études ont d'ores et déjà été réalisées afin de les réaménager et d'améliorer leur accessibilité.

Plutôt que d'agir de manière isolée, il a été demandé à Bruxelles Mobilité d'intégrer ces réflexions dans le cadre d'une étude plus globale

*veilig en comfortabel zijn. Dat betekent echter niet dat alle bomen in de buurt van haltes gekapt moeten worden.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Dat heb ik niet gezegd.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is nochtans wat uw vraag impliceert.*

*De problemen met de toegankelijkheid voor PMB's en het gevaar aan de haltes worden soms veroorzaakt door bomen. Een kwaliteitsvolle openbare ruimte betekent echter ook dat de bomen mooi in het gelid staan, zeker langs grote lanen zoals de Louizalaan.*

*Daarom keurde de regering in november jongstleden op mijn initiatief een nota over de aanleg van bovengrondse haltes en de inplanting van bomen rond die haltes goed.*

*Die nota legt basisregels op voor het behoud, de heraanplanting of in extreme gevallen de kap van bomen. Als er dan toch bomen gekapt moeten worden om haltes toegankelijk te maken, moeten die bomen vervangen worden door nieuwe exemplaren.*

*Na de goedkeuring van de nieuwe regels, moeten er een aantal haltes heraangelegd worden, in de eerste plaats de drukst gebruikte en de haltes waar bomen een veiligheidsrisico vormen. Gelukkig zijn er dat niet veel.*

*De problemen met de haltes in de Louizalaan zijn bekend en er zijn al studies uitgevoerd over de heraanleg om de toegankelijkheid te verbeteren.*

*Brussel Mobiliteit kreeg de vraag om de problemen aan te pakken in het kader van een globale studie over de Louizalaan. Dat richtplan moet een allesomvattende oplossing bieden wanneer de tramrails uiterlijk in 2020 opnieuw aangelegd worden.*

sur l'avenue Louise. Ce plan directeur doit offrir une réponse intégrée aux différents thèmes, en vue du remplacement des voies de tram, en 2020 au plus tard.

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Les arbres ne sont pas seuls en cause. Les solutions nécessaires impliquent un aménagement considérable.

Que comptez-vous entreprendre d'ici 2020 ? Allez-vous maintenir ces problèmes de dangerosité et d'accessibilité pendant quatre ans ? Pourquoi ne pas aménager un autre accès provisoire aux quais, pour que les usagers puissent circuler sur le quai et monter dans le tram en toute sécurité ? Cette solution ne serait ni compliquée ni très coûteuse et elle sécuriserait la situation.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vais envoyer sur place, dès la semaine prochaine, des membres de mon cabinet, de Bruxelles Mobilité et de la STIB.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

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

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

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het zijn niet alleen de bomen. De problemen kunnen alleen opgelost worden met een uitgebreide heraanleg.*

*Wat zult u tussen nu en 2020 ondernemen? Blijven het gevaar en de toegankelijkheidsproblemen de volgende vier jaar gewoon bestaan? Waarom krijgen de haltes geen andere, tijdelijke toegang, zodat mensen veilig de tram kunnen nemen? Die oplossing is niet ingewikkeld en niet duur.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Volgende week zullen mensen van mijn kabinet, van Brussel Mobiliteit en van de MIVB de situatie ter plaatse bekijken.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

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

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

**concernant "le changement de paradigme cinématique en milieu urbain en conséquence de l'accord de Paris et de l'accroissement de la population".**

**M. le président.**- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Depuis le samedi 12 décembre 2015, l'accord de Paris pour le climat est adopté. C'est un succès diplomatique. Cet événement vient confirmer la légitimité des mesures déjà prises pour limiter l'émission des gaz à effet de serre. Il nous encourage à poursuivre les mises en œuvre collectives ainsi que les dispositions que nous prenons chacun, en âme et conscience, dans notre vie personnelle.

Je souhaiterais revenir sur l'un des moyens concrets d'action contre l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre, le transport, qui représente un cinquième des émissions. D'après le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) et selon une étude commandée par la Fédération européenne des cyclistes, le vélo pourrait assurer 14% des kilomètres parcourus en agglomération dans le monde en 2050, contre 6% actuellement.

La moitié des déplacements urbains sont inférieurs à 10km, une distance que des vélos classiques ou électriques peuvent parcourir sans problème. Je ne reviens pas sur l'opportunité pressante de la mise à disposition de vélos électriques au travers du réseau Villo. C'était l'objet d'une de mes questions, posée en décembre.

Comme le souligne le Gracq, le vélo contribue à l'effort de diminution des gaz à effet de serre. Peu polluant, il pourrait à lui seul réduire de 11% les émissions dues aux transports urbains dans le monde d'ici à 2050, pour autant que de vraies politiques favorables à la mobilité alternative soient développées par les autorités publiques, en Belgique comme ailleurs.

C'est pourquoi je voudrais relever l'exemple de l'agglomération grenobloise qui a vu entrer en vigueur, dès le 1er janvier 2016, le 30km/h comme vitesse maximale par défaut. La vitesse sera donc

**betreffende "de nieuwe aanpak van de mobiliteit in een stedelijke omgeving als gevolg van de akkoorden van Parijs en van de bevolkingstoename".**

**De voorzitter.**- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Het op 12 december in Parijs goedgekeurde klimaatakkoord is een diplomatiek succes. Het legitimeert de reeds genomen maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken en spoort ons aan om op de ingeslagen weg voort te gaan.*

*Een vijfde van de broeikasgassen is afkomstig van het vervoer. Volgens de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) zouden we tegen 2050 14% van de kilometers in stedelijk gebied met de fiets kunnen afleggen, tegenover 6% vandaag. Dat blijkt ook uit een studie die werd uitgevoerd in opdracht van de Europese fietsersbond.*

*Wie zich binnen een stad verplaatst, legt in de helft van de gevallen minder dan 10 km af, een afstand die probleemloos met de fiets te overbruggen is.*

*De Gracq stelt dat we door meer te fietsen de uitstoot van broeikasgassen in de steden tegen 2050 met 11% kunnen doen dalen. Een belangrijke voorwaarde is wel dat regeringen wereldwijd een beleid voeren dat gunstig is voor alternatieve vervoersvormen.*

*In Grenoble hebben ze dat begrepen: daar geldt sinds 1 januari nagenoeg overal een snelheidsbeperking van 30 km/u. Alleen op enkele grote verkeersassen mag er nog 50 km/u worden gereden.*

*Met een maximumsnelheid van 30 km/u worden de wegen heel wat veiliger. Laat een gebrek aan veiligheid nu net de belangrijkste reden zijn om niet te fietsen in de stad. Heel wat ouders vinden het veiliger om hun kind met de auto naar school te brengen.*

*Bent u van plan om maatregelen in te voeren om*

limitée à 30km/h dans l'ensemble des rues, à l'exception de quelques axes majeurs où il sera possible de rouler à 50km/h.

Faut-il rappeler que le principal argument en faveur du 30km/h est celui de la sécurité routière ? Or, cette question de sécurité reste le principal frein à un plus large usage du vélo en ville. Par exemple, l'organisation actuelle des voiries conduit encore trop de parents à amener leurs enfants jusqu'à proximité de l'école, puisque la sécurité n'est pas assurée au-delà des périmètres jugés sensibles.

Que prévoyez-vous entre la zone 30 proche de l'école et le domicile de l'enfant ?

À Grenoble, les maires se sont montrés sensibles au fait que les enfants doivent pouvoir se rendre à l'école à pied et à vélo, sans risque.

L'extrait suivant de l'article grenoblois consacré à l'initiative est parlant : "En 2009, une enquête réalisée par la Métro - la métropole qui remplace la communauté d'agglomération - sur les déplacements indiquait déjà que la voiture, bien qu'étant le premier mode de déplacement, représentait moins de la moitié de ceux-ci, tous modes de déplacements confondus. De plus, les voitures cumulent de très nombreux désagréments (nuisances sonores, pollution de l'air, dangerosité accrue en cas d'accident) et imposent leur domination sur les autres usagers.

Partant de ce constat et souhaitant porter une démarche globale pour une métropole apaisée, la Métro a consulté les 49 communes de son territoire pour connaître leurs projets pour un meilleur partage des rues. La ville de Grenoble s'est portée volontaire pour ramener la vitesse à 30km/h dans toute la ville et élargir ainsi le périmètre des zones 30 créées en 2006 qui, bien que plébiscitées par les riverains, engendrait une situation confuse et perturbante pour les automobilistes."

La zone 30 par défaut en agglomération cristallise ainsi tous les avantages :

- plus de clarté, moins de risque d'infraction pour les automobilistes ;

- plus de respect de la réglementation ;

*het traject dat kinderen moeten afleggen tussen de zone 30 rond hun school en hun woonplaats, veiliger te maken?*

*Uit een onderzoek in 2009 bleek dat de auto in Grenoble weliswaar het belangrijkste vervoermiddel was, maar voor minder dan de helft van de verplaatsingen werd gebruikt. Een auto heeft heel wat nadelen: hij maakt lawaai, vervuult de lucht en het gevaar op verwondingen bij een ongeval is groter. Bovendien overheerst op de weg het autoverkeer tegenover de andere weggebruikers.*

*Daarom besliste het stadsbestuur van Grenoble om de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/u. Autobestuurders krijgen daardoor meer duidelijkheid en zullen de regels minder snel overtreden. De inwoners van de stad kiezen gemakkelijker voor verplaatsingen met de fiets of te voet omdat de straten veiliger zijn voor zwakke weggebruikers. Bovendien vergroot Grenoble op deze manier zijn bijdrage aan de klimaatinspanning.*

*Uiteraard moet zo'n snelheidsbeperking samengaan met een aanpassing van de weginrichting, zodat het vanzelfsprekend wordt om maar 30 km/u te rijden.*

*Welke mogelijkheden zijn er om in alle Brusselse gemeenten de snelheidsbeperkingen drastisch te verlagen, zodat de straten veiliger worden en de omgeving rustiger?*

*Welke maatregelen neemt u om de Brusselaar te stimuleren om voor een ander vervoermiddel dan de auto te kiezen?*

- plus de sécurité pour les usagers faibles, incitant à se déplacer autrement qu'en voiture ;

- contribution à la poursuite de l'effort climatique, dans la perspective du cadre de l'accord de Paris.

Il va de soi que l'apaisement qu'apporte à la ville ce changement sur le fond doit aller de pair avec une conception élégante de la voirie, menant à de nouvelles configurations dans lesquelles la vitesse est intrinsèquement ramenée à sa juste valeur.

Quelles sont les pistes qui existent - ou n'existent pas encore - aujourd'hui et qui permettraient un accord entre toutes les communes, en vue d'un effort de sécurité routière et d'apaisement urbain et, concrètement, d'inverser l'ordre de préséance des limitations de vitesse ?

Au-delà des aménagements techniques prévus, quelles sont les dispositions prises afin de contribuer au changement de paradigme cinématique, devenu inéluctable aujourd'hui pour se déplacer en milieu urbain ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Concernant les pistes concrètes développées avec les communes, nous rencontrons régulièrement les échevins de la mobilité. Pour ce qui est de la limitation à trente ou à cinquante kilomètres par heure, ma collègue Debaets se joindra également à la réunion. Il faut voir où il est possible de le faire. Je suis plutôt favorable à l'élargissement des zones 30, avec des panneaux variant selon le trafic ou le moment de la journée.

Nous devons aussi investir dans l'infrastructure. Par exemple, avenue Roosevelt, nous allons aménager une piste cyclable séparée. Nous garderons deux bandes pour les voitures, mais elles seront rétrécies. La vitesse maximale sera de 50km/h. Trop souvent, en milieu urbain, les voiries sont trop larges, ce qui incite les conducteurs à rouler trop vite. Je lisais récemment une réflexion à ce sujet dans le livre du responsable du Road Transport Authority de New York. Avec le ministre-président, nous sommes en train de réfléchir à adapter le profil de référence dans le Règlement régional d'urbanisme (RRU).

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik overleg regelmatig met de gemeenten over de mogelijkheden om de straten veiliger te maken. Ik ben eerder een voorstander van de uitbreiding van de zones 30, met panelen waarop de maximumsnelheid varieert op basis van de verkeersdrukke.*

*We moeten ons niet beperken tot het nemen van maatregelen, maar ook in infrastructuur investeren. Op de Franklin Rooseveltlaan bijvoorbeeld komt er een afgescheiden fietspad. Auto's mogen er nog maximaal 50 km/u rijden op twee smallere rijstroken. Op bredere wegen gaan autobestuurders immers vaak sneller rijden.*

*Uit studies in de Amerikaanse stad Portland blijkt dat een derde van de inwoners nooit met de fiets rijdt. Twee derde wil wel, maar vindt de omstandigheden er niet geschikt voor. In Brussel is fietsen net zo min als in Portland een gewoonte en ik ga ervan uit dat de verhoudingen onder de Brusselaars vergelijkbaar zijn.*

*We moeten investeren, zodat Brusselaars over een*



Deuxièmement, concernant le vélo, vous avez tout à fait raison. J'ai ici les chiffres de la ville de Portland aux États-Unis, dont la situation est comparable avec Bruxelles car le vélo n'est pas ancré dans leurs habitudes. D'après les enquêtes qu'ils ont réalisées :

- 1% de la population n'a jamais peur de rouler à vélo, quelle que soit la situation ;
- 7% sont confiants ;
- 60% sont intéressés, mais inquiets ;
- 33% ne font jamais de vélo.

Je pense que c'est la même chose à Bruxelles : un tiers des personnes ne fera jamais de vélo et deux tiers sont intéressés, mais les conditions ne sont pas encore réunies pour qu'ils s'y mettent.

Pour cette raison, nous devons investir pour, d'abord, donner aux gens la possibilité de disposer d'un vélo et de le stationner de manière sûre. La solution passe par Villo et les parkings et box à vélos.

Ensuite, les gens ont peur que leur vélo soit volé. Nous mettons actuellement la dernière main à un plan antivol.

Ils ne se sentent pas en sécurité. Nous répondons à cette inquiétude en réalisant 80km de pistes cyclables. Nous venons d'introduire des permis d'urbanisme importants : Poincaré, Roosevelt mais aussi, dans les jours qui viennent, la liaison entre Sainctelette et la place Rogier. Dès qu'on a créé une piste cyclable, on voit les cyclistes l'emprunter.

Il faut informer et sensibiliser dès le plus jeune âge au fait que Bruxelles peut, globalement, devenir une piste cyclable.

Enfin, certaines personnes ne peuvent pas ou ne veulent pas gravir les côtes. Sur ce point, les vélos et Villo électriques seront certainement utiles à l'avenir.

Nous devons poursuivre cette stratégie en faveur du vélo, dont les éléments les plus importants sont les pistes cyclables séparées, la lutte contre le vol et la sensibilisation à l'usage du vélo.

*fiets kunnen beschikken, die ze bovendien veilig kunnen stallen. Dat kan via Villo en fietsparkings en -trommels. Daarnaast werken we aan een plan om fietsdiefstal tegen te gaan.*

*Fietsers voelen zich vaak onveilig. Daarom leggen we 80 km fietspaden aan. Zodra die klaar zijn, maken fietsers er veelvuldig gebruik van. We moeten de Brusselaars al op heel jonge leeftijd stimuleren om de fiets te nemen.*

*Sommigen zien het niet zitten om de Brusselse hellingen op te fietsen. Voor hen kan een elektrische fiets, die ze in de toekomst mogelijk ook bij Villo kunnen huren, een oplossing bieden.*

*Via die maatregelen moeten we het gebruik van de fiets in het gewest blijven aanmoedigen.*

*Bovendien werken we aan een milieuvriendelijk fiscaal beleid.*

*Ten slotte is er nog de herinrichting van de openbare ruimte. Uit studies blijkt dat mensen meer gaan wandelen en fietsen wanneer voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen. We moeten de auto niet meteen bannen, maar er moet een beter evenwicht tussen de verschillende weggebruikers komen. We werken daar niet alleen op de Franklin Rooseveltlaan aan, maar ook op het Hermann Dumontplein in Sint-Pieters-Woluwe en het Koningin Astridplein in Jette.*

*De weg is nog lang, maar als we dit beleid kunnen doorzetten, zullen we erin slagen om het weggebruik in Brussel ingrijpend te veranderen.*

Avec ma collègue Céline Fremault, nous travaillons à la mise en œuvre d'une fiscalité écoverte. M. Guy Vanhengel est associé à ce projet, ce qui devrait jouer en faveur de ce projet.

Axe suivant : le réaménagement de l'espace public. Il est important d'inciter les personnes à la marche. Toutes les études démontrent que plus on accorde de place aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public, plus les piétons et les cyclistes sont nombreux. Je ne suis pas opposé à la voiture mais il faut équilibrer les modes de déplacement. La zone que nous avons mentionnée tout à l'heure en est un exemple parfait : trop de place est dédiée à la voiture entre le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Toison d'or. Dès que l'espace réservé aux voitures diminuera, leur nombre décroîtra et la circulation à cet endroit en sera plus agréable. On doit donc continuer à investir dans la ville de cette manière. C'est ce qui sera fait à la place Dumont à Woluwe-Saint-Pierre ou encore à la place du Miroir à Jette où l'on travaille à l'amélioration de l'ambiance urbaine. C'est ce qui devrait inciter les personnes à davantage s'y promener et à utiliser le vélo.

Certes, on n'en est pas encore là - cela devrait encore prendre dix ans - mais si cette politique est maintenue, elle devrait permettre de changer Bruxelles en profondeur.

**M. le président.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Merci pour votre réponse holistique. Si je reprends l'exemple du rond-point Schuman que vous avez cité tout à l'heure, il y a dix ans, personne ne pouvait imaginer que cet endroit ressemblerait un jour davantage à une place où les personnes se promèneraient qu'à un grand rond-point de circulation et à la fin d'un entonnoir autoroutier.

Il faut absolument oser imaginer Bruxelles dans dix ans. C'est là où réside la grande difficulté. À cet égard, les éléments que vous avez évoqués me semblent de nature à réussir cette révolution cinématique. Vos premiers partenaires, qui sont sans doute les plus résistants au changement, sont les communes. En la matière, un travail important de concertation doit être mené avec elles pour les amener à adhérer à l'idée d'une ville qui réussit un

**De voorzitter.**- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- Tien jaar geleden kon niemand zich inbeelden dat de Schuman-rotonde op een dag een ontmoetingsplaats voor voetgangers zou zijn.

*We moeten durven vooruitkijken. Uw plannen gaan in de goede richting, al zult u wel wat weerstand ondervinden bij de gemeenten, die uw belangrijkste partners zijn bij de uitvoering ervan. Het is dan ook belangrijk dat u vergaand overleg met hen pleegt.*

tel changement.

Je ne peux donc que vous soutenir dans votre volonté de jouer davantage la concertation avec les interlocuteurs communaux.

- *L'incident est clos.*

**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".**

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

\_\_\_\_\_

- *Het incident is gesloten.*

**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".**

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

\_\_\_\_\_