



**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 7 MARS 2016**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 7 MAART 2016**

—

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

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

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

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

SOMMAIRE**INHOUD**

| | | | |
|--|----|--|----|
| INTERPELLATIONS | 7 | INTERPELLATIES | 7 |
| Interpellation de M. Vincent De Wolf | 7 | Interpellatie van de heer Vincent De Wolf | 7 |
| à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, | | tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, | |
| concernant "l'état des ponts bruxellois". | | betreffende "de toestand van de Brusselse bruggen". | |
| Discussion – Orateurs : | 8 | Bespreking – Sprekers: | 8 |
| Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Vincent De Wolf (MR) | | Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Vincent De Wolf (MR) | |
| Interpellation de M. Benoît Cerexhe | 10 | Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe | 10 |
| 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 programme de rénovation des stations de métro". | | betreffende "het programma voor de renovatie van de metrostations". | |
| Discussion – Orateurs : | 12 | Bespreking – Sprekers: | 12 |
| M. Pascal Smet, ministre M. Benoît Cerexhe (cdH) | | De heer Pascal Smet, minister De heer Benoît Cerexhe (cdH) | |
| Interpellation de M. Marc Loewenstein | 15 | Interpellatie van de heer Marc Loewenstein | 15 |
| 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 collaboration en matière de mobilité entre les différentes entités". | | betreffende "de samenwerking tussen de deelstaten op het vlak van mobiliteit". | |
| Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter, | 15 | Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter, | 15 |

| | | | |
|--|----|---|----|
| concernant "la concertation avec le fédéral sur la mobilité à Bruxelles". | | betreffende "het overleg met de federale overheid met betrekking tot de mobiliteit in Brussel". | |
| Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, | 15 | Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, | 15 |
| concernant "les réunions interministérielles des 22 et 26 février 2016 relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles". | | betreffende "de interministeriële vergaderingen van 22 en 26 februari 2016 over de mobiliteit in en rond Brussel". | |
| Discussion conjointe – Orateurs : | 21 | Samengevoegde bespreking – Sprekers: | 21 |
| M. Paul Delva (CD&V) M. Pascal Smet, ministre M. Marc Loewenstein (DéFI) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) Mme Céline Delforge (Ecolo) | | De heer Paul Delva (CD&V) De heer Pascal Smet, minister De heer Marc Loewenstein (DéFI) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) | |
| Interpellation de M. Benoît Cerexhe | 28 | Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe | 28 |
| 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 sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB". | | betreffende "de beveiliging van de tunnelingangen van het ondergrondse net van de MIVB". | |
| Discussion – Orateurs : | 30 | Bespreking – Sprekers: | 30 |
| M. Pascal Smet, ministre M. Benoît Cerexhe (cdH) | | De heer Pascal Smet, minister De heer Benoît Cerexhe (cdH) | |
| QUESTIONS ORALES | 32 | MONDELINGE VRAGEN | 32 |
| Question orale de Mme Céline Delforge | 32 | Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge | 32 |
| 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 diminution des effectifs policiers affectés à la sécurité dans les transports publics". | | betreffende "de vermindering van het aantal politieagenten belast met de veiligheid op het openbaar vervoer". | |

| | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Question orale de M. Youssef Handichi</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le service de TaxiBus de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".</p> | 33 | <p>Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de dienst TaxiBus van de MIVB voor de personen met beperkte mobiliteit".</p> | 33 |
| <p>Question orale de Mme Cielkje Van Achter</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les chutes de blocs de béton dans le tunnel Pachéco et l'entretien et la gestion des autres tunnels communaux".</p> | 36 | <p>Mondelinge vraag van mevrouw Cielkje Van Achter</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de vallende brokstukken in de Pachecotunnel en het onderhoud en het beheer van andere gemeentelijke tunnels".</p> | 36 |
| <p>Question orale de Mme Cielkje Van Achter</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'immeuble de parking prévu au-dessus de la station de métro Ceria et les autres parkings de dissuasion en projet".</p> | 40 | <p>Mondelinge vraag van mevrouw Cielkje Van Achter</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de parkeertoren boven metrostation Coovi en de andere geplande overstapparkings".</p> | 40 |
| <p>Question orale de M. Éric Bott</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les pannes permanentes de nombreux escalators dans les stations de métro".</p> | 45 | <p>Mondelinge vraag van de heer Eric Bott</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de voortdurende defecten van talrijke roltrappen in de metrostations".</p> | 45 |
| <p>Question orale de M. Hervé Doyen</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> | 47 | <p>Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> | 47 |

| | | | |
|--|----|--|----|
| concernant "la récurrence des problèmes techniques sur les lignes de métro de la STIB". | | betreffende "de wederkerende technische problemen op de MIVB-metrolijnen". | |
| Question orale de Mme Julie de Grootte | 48 | Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte | 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'annonce de l'étude visant la création d'un parking sous la place Fernand Cocq". | | betreffende "de aankondiging van de studie over de bouw van een parking onder het Fernand Cocqplein". | |
| 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 "la signalétique dans les stations de la STIB". | | betreffende "de bewegwijzering in de MIVB-stations". | |
| Question orale de Mme Cieltje Van Achter | 52 | Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter | 52 |
| 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'utilisation des vélos Villo!". | | betreffende "het gebruik van de Villo-fietsen". | |

*Présidence : M. Marc Loewenstein, premier vice-président.
Voorzitterschap: de heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'état des ponts bruxellois".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Selon un rapport de Beliris, le pont Marchand à Anderlecht n'est plus praticable, les ponts Clesse et Demeer seraient en très mauvais état et une intervention rapide s'imposerait. Selon d'autres informations, le pont de Zellik, passant au-dessus du chemin de fer à Berchem-Sainte-Agathe, présenterait un risque de chute de moellons sur la voie. Une intervention urgente serait donc nécessaire.

Est-il exact que des investigations complémentaires devraient être réalisées pour le tunnel-pont Van Praet ? Le pont Saintelette et la structure en béton du pont qui surplombe la digue de canal seraient en mauvais état. Le pont de la Petite Île, qui franchit le canal, devrait être complètement rénové. Confirmez ou infirmez-vous ces informations ? Des interventions sont-elles prévues ou ont-elles eu lieu ?

J'entends également parler des ponts des Armateurs, du Petit-Château, de la Porte de Flandre, de Ninove et de la passerelle de Gosselies. J'ai aussi eu accès à une note de 2013 de Mme Grouwels au gouvernement qui faisait l'état de ponts devant faire l'objet de travaux.

Doit-on s'attendre à une catastrophe pour les ponts comme pour les tunnels ? Avez-vous un calendrier

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de toestand van de Brusselse bruggen".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Uit een rapport van Beliris blijkt dat de Marchantbrug in Anderlecht niet langer bruikbaar is. De Clessebrug en de Demeerbrug zouden in zeer slechte staat zijn. Volgens andere bronnen bestaat bij de brug over de spoorlijn tussen Sint-Agatha-Berchem en Zellik het gevaar dat er brokstukken naar beneden vallen. Daar zou een snelle ingreep nodig zijn.*

Klopt het dat er bijkomend onderzoek komt naar de Van Praettunnel en -brug? De Saintelettebrug en de betonstructuur boven de kanaaldijk zouden in slechte staat zijn en de Klein Eilandbrug moet volledig gerenoveerd worden. Klopt dat? Laat u die bruggen binnenkort in orde brengen of is dat al gebeurd?

Ook van andere bruggen doen berichten de ronde dat ze in slechte staat zijn. Staat het Brussels Gewest met de bruggen hetzelfde rampscenario als met de tunnels te wachten? Hebt u een planning en een budget om de nodige werken te laten uitvoeren? Hebt u een volledig nazicht van de bruggen gevraagd? Tegen wanneer?

et un budget des travaux ? Avez-vous demandé un relevé systématique de l'état des ponts ? Si oui, en fonction de quels délais ? Avez-vous déjà reçu des conclusions ?

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Cette interpellation me réjouit. Il a été brièvement question de ce sujet en séance plénière, mais il est bon que le ministre Smet puisse donner davantage d'informations sur la situation des ponts.*

Le rapport de Beliris porterait sur deux ponts de chemin de fer d'Infrabel, rue Antoine Clesse et rue Charles Demeer. Est-il exact qu'ils ne posent plus de problème ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les ponts Charles Demeer et Clesse ont été donnés en bail emphytéotique à la Région bruxelloise pour 99 ans à partir du 18 décembre 2013. Conformément à la convention conclue entre la Région et Infrabel, leur gestion incombe à Bruxelles Environnement. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi Bruxelles Environnement a accepté une telle charge. Ces ponts ne sont pas en bon état.

M. Vincent De Wolf (MR).- Si vous ne comprenez pas, nous comprenons encore moins...

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai reçu de la part d'Infrabel la proposition de reprendre un pont en mauvais état pour un euro. J'ai refusé. Que chacun prenne ses responsabilités. Infrabel devra d'abord rénover ce pont et nous verrons ensuite si la Région le prend en charge. Je rappelle qu'en Région bruxelloise, il existe des ponts appartenant à Infrabel qui sont gérés par l'État fédéral.

Donc, la gestion des ponts susmentionnés incombe à Bruxelles Environnement, qui assume également l'inspection et l'entretien de ces ouvrages. Les

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben blij met deze interpellatie. We hebben het al kort over het onderwerp gehad in de plenaire vergadering, maar het is goed dat minister Smet wat meer informatie kan geven over de toestand van de bruggen. De N-VA is daar bezorgd over.

Het rapport van Beliris zou over twee bruggen van Infrabel gaan, namelijk de spoorwegbruggen in de Antoine Clessestraat en de Charles Demeerstraat. Als mijn informatie klopt, zou inmiddels zijn gebleken dat daar geen problemen meer mee zijn. Klopt dat?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Het Brussels Gewest heeft de Clessebrug en de Demeerbrug sinds 18 december 2013 in erfpacht. Leefmilieu Brussel nam het beheer op zich, wat ik onbegrijpelijk vind, aangezien die bruggen in slechte staat zijn.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Wij begrijpen dat evenmin.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Infrabel stelde mij voor om een brug in slechte staat voor één euro over te nemen. Ik heb geweigerd. Infrabel moet eerst die brug renoveren, daarna kan het gewest eventueel het beheer overnemen. Er zijn in het Brussels Gewest trouwens een aantal bruggen die wel eigendom zijn van Infrabel maar door de federale staat beheerd worden.*

Leefmilieu Brussel beheert de bruggen en inspecteert en onderhoudt ze. De gemeenten

voiries sur pont restent gérées par les communes. Des mesures ont été prises à la suite du rapport de Beliris.

Toutefois, les ponts comme les tunnels doivent faire l'objet d'inspections systématiques. Comme je l'ai dit en réponse à la question d'actualité de Mme Van Achter, j'ai chargé Bruxelles Mobilité, en mars et en novembre 2015, d'inspecter tous les ponts, tunnels et autres ouvrages d'art, et de rédiger un rapport contenant des informations telles que l'année de construction, les caractéristiques, le nombre de véhicules transitant chaque jour et les contrôles effectués. Bruxelles Mobilité m'indique que presque un tiers des infrastructures ont déjà été inspectées.

Pour le reste des inspections, un nouveau contrat avec un bureau externe certifié est nécessaire. La procédure adéquate est en cours. Le cahier des charges sera publié prochainement.

Par la suite, un contrôle systématique de tous les ponts pourra à nouveau avoir lieu. Sur la base des résultats, un programme d'investissements sera rédigé, comme c'est le cas actuellement pour les tunnels.

En attendant que ce bureau externe certifié soit désigné en respectant les règles en matière de marchés publics, j'ai chargé l'administration, dans le cadre du cahier des charges concernant l'assistance au maître d'ouvrage, de commencer les inspections des ponts à partir du 1er mars 2016. Par la suite, ce travail sera approfondi, mais il s'agit ici d'une première inspection qui permettra d'avoir une première idée de l'état des ponts.

Pour résumer, tous les ponts vont être contrôlés par un bureau externe certifié. En attendant, nous avons commencé les inspections depuis le 1er mars. Enfin, un programme d'investissements sera élaboré pour les ponts, comme c'est le cas pour les tunnels. Nous prenons nos responsabilités.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- J'avais posé des questions plus précises sur le pont de Zellik à Berchem-Sainte-Agathe, sur le pont de Saintelette et sur le pont de la Petite Île où, d'après les informations que j'avais pu recueillir, un danger

beheren de wegen op de bruggen. Na het verschijnen van het rapport van Beliris nam Leefmilieu Brussel de nodige maatregelen.

Alle bruggen moeten echter regelmatig gecontroleerd worden. In maart en november 2015 droeg ik Brussel Mobiliteit op om alle bruggen, tunnels en andere kunstwerken te inspecteren en een rapport op te stellen met gegevens over het bouwjaar, de kenmerken, het aantal voertuigen dat er dagelijks rijdt en de uitgevoerde controles. Brussel Mobiliteit heeft ondertussen ongeveer een derde van de infrastructuur geïnspecteerd.

Voor de overige inspecties is een nieuw contract met een erkend extern bureau nodig. Binnenkort wordt het bestek bekendgemaakt.

Daarna zullen alle bruggen systematisch gecontroleerd kunnen worden. Op basis van de resultaten zal ik een investeringsprogramma opstellen.

Sinds 1 maart onderwerpt Brussel Mobiliteit alle bruggen al aan een eerste inspectieronde.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik had het over enkele bruggen in het bijzonder, die in slechte staat en dus gevaarlijk zouden zijn.*

Het is een goede zaak dat u sinds vorige week een

important et imminent paraissait exister.

Que vous ayez commencé depuis une semaine l'examen systématique des ponts, c'est bien. Que cela aurait dû être fait depuis longtemps, c'est une évidence. Reconnaît-on, oui ou non, pour ces trois ponts, un danger imminent ?

M. Pascal Smet, ministre.- Si un danger imminent existait, ce serait à l'administration de nous en informer, ce qu'elle n'a pas fait.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "le programme de rénovation des stations de métro".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- La rénovation de la station de métro Arts-Loi s'achève après quelques années de chantier. Nous nous en réjouissons.

(M. Sevket Temiz, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

La qualité des aménagements et l'offre de services diversifiée au cœur des stations font partie de cette politique d'attractivité des transports en commun que nous souhaitons tous. En 2016, la rénovation de quatre stations devrait être finalisée : Arts-Loi, Rogier, Bockstaël et Trône. L'inauguration de la station Schuman aura lieu normalement au mois d'avril, si les conditions de sécurité le permettent.

L'accord de gouvernement, qui date d'il y a un an et demi, dit que pour améliorer la qualité du service, le gouvernement adoptera un plan stratégique de rénovation des stations dès 2014, avec une priorité pour les stations les plus fréquentées. Montgomery, Bockstaël et Bourse sont cités.

systematisch onderzoek van de bruggen laat uitvoeren, al had dat al veel eerder moeten gebeuren. Klopt het dat de drie genoemde bruggen zich in een gevaarlijke toestand bevinden?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb daar van Brussel Mobiliteit geen informatie over ontvangen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het programma voor de renovatie van de metrostations".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *De renovatie van metrostation Kunst-Wet is na enkele jaren bijna afgerond.*

(De heer Sevket Temiz, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Het Brussels Gewest wil het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. Een kwaliteitsvolle inrichting en een gediversifieerd dienstenaanbod in de metrostations spelen daar een belangrijke rol in. Tegen eind 2016 moeten de metrostations Kunst-Wet, Rogier, Bockstaël en Troon gerenoveerd zijn. Het metrostation Schuman wordt in april feestelijk geopend, als de veiligheidsomstandigheden het toelaten.

In haar regeerakkoord stelt de regering dat ze een strategisch plan zal aannemen voor de renovatie van de metrostations vanaf 2014, waarbij de drukst bezochte stations voorrang zouden krijgen.

Bij de voorstelling van de begroting voor 2016 gaf u te kennen dat na het metrostation Bockstaël het

La station Bockstael devrait être rénovée d'ici la fin de cette année, selon le premier volet de l'accord de gouvernement. Lors de la présentation du budget 2016, vous laissiez entendre que cette année verrait le deuxième volet de l'accord mis en œuvre, soit le début du chantier de la station Bourse. Mes questions portent donc naturellement sur la rénovation de la station Montgomery, qui en a elle aussi un besoin urgentissime.

Un projet avait été mis sur la table, mais il avait été refusé ou amendé par les communes. À l'époque, la STIB et la Région avaient considéré que la rénovation de la station Montgomery était prioritaire. Vous l'avez considéré une nouvelle fois en 2014, dans l'accord de gouvernement. C'est vrai, c'est une des stations les plus importantes de la Région, tant par les lignes qui la desservent directement et indirectement que par sa superficie.

Pour ceux qui la connaissent, ce sont de très longs couloirs et un nombre important de sorties en surface. Pour mémoire, cette station est traversée par la ligne de métro 1, par les trams à grandes capacité 7 et 25 et elle abrite aussi le terminus des lignes 39 et 44. Par ailleurs, cette station sert également de point de convergence pour les usagers de nombreuses lignes en surface comme le tram 81 et les bus 22, 27, 61 et 80. C'est vraiment un point important en termes de mobilité à Bruxelles.

Lors des débats budgétaires qui ont eu lieu à la fin de l'année dernière, vous avez précisé que cette année verrait également, outre les chantiers Bourse et Bockstael dont j'ai parlé, le début des chantiers des stations De Brouckère et de la Gare Centrale. Ces deux derniers chantiers devaient être financés par Beliris.

M. le ministre, qu'advient-il du caractère prioritaire de la rénovation de la station Montgomery tel que considéré à l'époque et dans l'accord de gouvernement de 2014 ? Le cas échéant, puisqu'on parle maintenant en 2016 des stations De Brouckère et de la Gare Centrale, ces deux chantiers apparaissent-ils désormais comme plus prioritaires que d'autres stations du réseau ?

Disposez-vous maintenant d'un échéancier de la rénovation des stations d'ici à la fin de la législature ? Où en est-on dans les demandes et notamment dans les demandes de permis

station Beurs zou worden gerenoveerd. Mijn vragen gaan vooral over het metrostation Montgomery dat ook dringend gerenoveerd moet worden.

De gemeenten hebben het voorgestelde plan afgewezen of laten wijzigen. De MIVB en het gewest waren destijds van mening dat de renovatie van Montgomery voorrang moest krijgen. Dat is immers een van de belangrijkste stations in het Brussels Gewest.

In metrostation Montgomery passeren ook meerdere tramlijnen en vanuit het station kunnen reizigers overstappen op een aantal bovengrondse tram- en buslijnen. Montgomery is uiterst belangrijk voor de Brusselse mobiliteit.

Tijdens de begrotingsbesprekingen verklaarde u dat dit jaar met de renovatie van De Brouckère en Centraal Station zou worden begonnen. Beliris financiert de werken.

Geeft u nog steeds voorrang aan het metrostation Montgomery, of vindt u metrostations De Brouckère en Centraal Station belangrijker?

Hoe ziet de planning voor de renovatie van de metrostations tegen het einde van deze regeerperiode eruit? Hoever staat u met de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen?

Vroeg u aan Beliris om ook bij te dragen aan de renovatie van de andere metrostations?

Kan de studie van Brussel Mobiliteit naar de staat van de Montgomerytunnel een invloed hebben op de timing en het programma van de renovatie van het station?

Het binnenrijden van de trams op de lijnen 39 en 44 in het station vormt al veertig jaar een probleem, dat nu snel en los van de renovatie van het station moet worden opgelost. De trams rijden het metrostation binnen langs een zeer smalle straat. Wanneer zal de toegangshelling naar de Tervurenlaan klaar?

Het fresco Magic City van Jean-Michel Folon, dat de centrale hal in het station siert, is er slecht aan toe. Tijdens de vorige regeerperiode beloofde toenmalig minister Grouwels dat het snel zou worden gerenoveerd, maar die renovatie lijkt

d'urbanisme ?

L'intervention de Beliris (qui vient d'être renégociée) a-t-elle été sollicitée pour d'autres stations que De Brouckère et la Gare Centrale ?

J'aimerais aussi savoir si les études que Bruxelles Mobilité fait aujourd'hui sur l'état du tunnel Montgomery peuvent interférer dans une modification du calendrier ou du programme de rénovation de la station.

Enfin, la question de l'entrée en station des trams 39 et 44, qui pose problème depuis plus de quarante ans, doit trouver une solution rapide et indépendante de la rénovation globale de la station Montgomery. Aujourd'hui, ces trams pénètrent dans la station par la rue très étroite G. et J. Martin. Quand la trémie d'accès vers l'avenue de Tervuren sera-t-elle opérationnelle ?

À titre accessoire, j'avais déjà interrogé Mme Grouwels, qui vous a précédé à cette fonction, sur les mesures conservatoires prises pour protéger la remarquable œuvre d'art qui surplombe la cour centrale de la station : le Magic City de Jean-Michel Folon. Cette œuvre est aujourd'hui dans un état lamentable. Mme Grouwels m'avait répondu à l'époque que la station serait très rapidement rénovée et que le projet de rénovation incluait cette œuvre. Or, ce projet ne figure plus dans le calendrier aujourd'hui.

Cette fresque unique menace aujourd'hui de devenir une ruine. Des traces d'infiltration la parcourent sur une bonne partie de sa surface. Quelles sont les mesures conservatoires qui ont été prises pour limiter la dégradation de cette fresque et quelles sont les futures mesures qui le seront d'ici la rénovation complète de la station ? Il s'agit ici de sauver une pièce unique du patrimoine bruxellois.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Lors de la commission de concertation du projet proposé pendant la législature précédente pour la rénovation de la station Montgomery, deux remarques fondamentales ont été émises. L'une d'elles

vandaag volledig van de planning te zijn verdwenen.

Het werk is door vocht aangetast en dreigt verloren te gaan. Wat ondernam u om een verdere aftakeling ervan te voorkomen? Welke maatregelen wilt u nog nemen om dit unieke stuk Brussels erfgoed te redden?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Tijdens de vorige regeerperiode werden er in de overlegcommissie over het voorstel voor de renovatie van Montgomery twee belangrijke opmerkingen gemaakt. De eerste opmerking ging*

demandait de prévoir les aménagements nécessaires pour résoudre le problème des trams 39 et 44 et permettre ainsi de libérer la rue du Duc. L'autre remettait en cause l'aménagement de surface tel que prévu dans le projet.

Le traitement du premier point a nécessité la mise en suspens pendant un certain temps de l'étude de rénovation de la station gérée par la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité. Une solution a maintenant été identifiée, que l'on considère comme prioritaire. Toutefois, il y a encore du travail à accomplir. Il reste à trouver un aménagement pour la station qui réponde aux différentes remarques émises, tout en restant dans l'enveloppe budgétaire disponible.

Pour mémoire, les stations de métro De Brouckère et Gare Centrale, situées sur le tronçon commun, font partie des stations les plus fréquentées du réseau. Les stations De Brouckère, Gare Centrale et Bourse sont très importantes pour l'image de Bruxelles, ainsi que pour des raisons de sécurité. Vous en conviendrez avec moi.

D'ici 2019 ou 2020, il est prévu d'intervenir pour une rénovation partielle ou complète dans les stations Montgomery, Bourse, De Brouckère (lignes Nord-Sud et Est-Ouest), Alma, Simonis, Roodebeek, Clemenceau, Gare Centrale et Parc. Nous disposons déjà des permis d'urbanisme pour les stations Bourse, De Brouckère, Alma et Gare Centrale.

Les phases d'instruction des permis d'urbanisme sont en cours de finalisation dans les stations Simonis, Parc et Clemenceau. Malheureusement, en ce qui concerne Montgomery, il faudra réintroduire une nouvelle demande de permis d'urbanisme et, sans doute, procéder à une étude d'incidences. Cela demandera un peu plus de temps.

L'avenant à l'accord Beliris conclu le 26 février prévoit 50 millions d'euros par an pour l'extension et la modernisation du réseau de métro. Nous espérons que d'aucuns accepteront cela au niveau fédéral, ce qui n'est pas toujours évident.

Les travaux prévus actuellement pour la réparation du tronçon de tunnel routier ne perturberont pas le calendrier mais, suivant l'ampleur de la rénovation de la station, il y aura lieu de voir ce qui pourra

over het probleem met de tramlijnen 39 en 44. De andere had betrekking op de herinrichting van het station.

De behandeling van het eerste punt werd tijdelijk opgeschort, omdat de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van Brussel Mobiliteit de renovatie van het station eerst moest bestuderen. De gevonden oplossing krijgt voorrang bij de werken. Daarnaast moet bij de herinrichting van het station rekening worden gehouden met de opmerkingen, terwijl de prijs binnen het budget moet blijven.

De Brouckère en Centraal Station zijn twee van de meest gebruikte metrostations in Brussel. Samen met Beurs bepalen ze het imago van het gewest. Bovendien zijn ze om veiligheidsredenen belangrijk.

Tegen 2020 wil ik de stations Montgomery, Beurs, De Brouckère, Alma, Simonis, Roodebeek, Clemenceau, Centraal Station en Parc volledig of gedeeltelijk laten renoveren. Voor Beurs, De Brouckère, Alma en Centraal Station is de stedenbouwkundige vergunning al in orde.

Voor Simonis, Park en Clemenceau is de instructiefase bijna rond. Voor Montgomery moet jammer genoeg een nieuw aanvraag worden ingediend en is er ongetwijfeld een effectenstudie nodig. Dat kost tijd.

Beliris trekt 50 miljoen euro per jaar uit voor de uitbreiding en de modernisering van de metro. De federale regering moet daar wel nog haar goedkeuring voor geven.

De herstellingswerken in de wegtunnel hebben geen invloed op de planning van de renovatie van het metrostation. Ik zal wel in de gaten houden dat er geen financiële overlapping is en dat de reizigers zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de renovatie van het metrostation.

Ook voor de werken om het binnenrijden van trams 39 en 44 te vergemakkelijken, is een effectenstudie nodig. Daardoor kunnen de werken niet voor 2018 starten.

Vorige week werd de schade door de waterinsijpeling aan het fresco van Jean-Michel Folon hersteld. Ik laat nagaan in welke toestand

être fait pour éviter les doublons au niveau financier, ainsi qu'au niveau de la perturbation des voyageurs.

Les aménagements réalisés pour résoudre la problématique des trams 39 et 44 devront faire l'objet d'une étude d'incidences. Par conséquent, le début des travaux ne peut pas être espéré avant 2018.

Les infiltrations constatées au niveau de l'œuvre d'art Magic City de Jean-Michel Folon ont été réparées et rebouchées. Les travaux de restauration se sont achevés il y a une semaine.

Nous allons examiner l'état général de cette œuvre d'art afin d'anticiper une rénovation plus approfondie.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Force est de constater que le permis d'urbanisme n'a pas été accordé à l'époque et que, depuis trois ou quatre ans, plus rien n'a été fait dans ce dossier.

M. Pascal Smet, ministre.- Des travaux ont tout de même eu lieu.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Soit, mais aucune nouvelle demande de permis n'a été introduite et rien n'est prévu. Je le regrette. J'admets qu'une station comme De Brouckère est importante pour l'image de Bruxelles, mais la station Montgomery est également essentielle pour la mobilité des Bruxellois.

Or, elle figurait, il y a deux ou trois ans encore, parmi les dix stations qui posaient le plus de problèmes de sécurité. Je plaide donc pour qu'elle bénéficie d'un traitement prioritaire, malgré les limites budgétaires.

Je demande aussi que l'on dissocie la rénovation de la station Montgomery, d'une part, et l'entrée des trams 39 et 44 dans ladite station, d'autre part. Une voie de tram si proche des façades n'est plus acceptable.

Je salue les mesures que vous avez prises pour préserver l'œuvre de Folon.

het kunstwerk zich bevindt voor ik beslis of een diepgaandere renovatie nodig is.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Er werd destijds geen stedenbouwkundige vergunning uitgereikt en de voorbije vier jaar gebeurde er helemaal niets meer in dit dossier.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Toch vinden er werken plaats.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Het is jammer dat er geen nieuwe vergunning werd aangevraagd. Metrostation De Brouckère is belangrijk voor het imago van Brussel, maar Montgomery speelt een grote rol in de mobiliteit.*

Een jaar of drie geleden was het nog een van de onveiligste stations in het gewest. Montgomery moet ondanks het beperkte budget voorrang krijgen bij de renovatiewerkzaamheden.

De renovatie van het metrostation en de ingang voor de trams moeten apart worden aangepakt. Een tramspoor zo dicht bij de huizen is niet meer aanvaardbaar.

Het is een goede zaak dat u het fresco van Folon hebt laten restaureren.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la collaboration en matière de mobilité entre les différentes entités".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "la concertation avec le fédéral sur la mobilité à Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "les réunions interministérielles des 22 et 26 février 2016 relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ce lundi 22 février, vous avez invité vos homologues des gouvernements régionaux et du gouvernement fédéral, ainsi que le ministre fédéral en charge de Beliris, à un petit déjeuner de travail. Au menu, selon la presse, les questions de mobilité dans et autour de Bruxelles, les collaborations entre les différentes entités et le financement afférent.

Cette rencontre était la première d'une série d'autres se tenant cette même semaine. Le mercredi s'est réuni le comité de concertation sur le RER, et le vendredi s'est tenu le comité exécutif des ministres de la Mobilité, ainsi que la réunion de Beliris qui a engendré un accord entre la Région bruxelloise et le gouvernement fédéral.

Selon la presse, la réunion du 22 février aurait notamment eu comme objectif de former un groupe

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de samenwerking tussen de deelstaten op het vlak van mobiliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "het overleg met de federale overheid met betrekking tot de mobiliteit in Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de interministeriële vergaderingen van 22 en 26 februari 2016 over de mobiliteit in en rond Brussel".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Op 22 februari hebt u, samen met de mobiliteitsministers van de gewesten en de federale overheid, de mobiliteit in en rond Brussel besproken, alsook de samenwerking en financiering in dat verband. Diezelfde week volgden nog een overlegvergadering over het GEN, een vergadering van het uitvoerend comité met de mobiliteitsministers en de vergadering over Beliris die tot een akkoord leidde tussen het Brussels Gewest en de federale overheid.*

Volgens de pers was het de bedoeling dat er op 22 februari een werkgroep samengesteld zou worden om carpoolstroken en begeleidingsmaatregelen in te voeren, om een interministeriële groep op te richten die werk zou maken van de eenmaking van de tarieven binnen de GEN-zone, en om de kilometerheffing op

de travail pour réaliser des bandes de circulation réservées au covoiturage et mettre en place des mesures d'accompagnement, de créer un groupe interministériel qui travaillerait sur l'intégration des tarifs des différentes sociétés de transport en commun de la zone RER, et d'envisager la modification du prélèvement kilométrique sur les camions, afin de réduire les tarifs en dehors des heures de pointe sur les axes les plus embouteillés.

Depuis la fermeture des tunnels Stéphanie et Montgomery, les craintes pesant sur d'autres tunnels et les décisions du pouvoir fédéral sur le RER, le débat s'est élargi sur les options à suivre, sur le modèle de mobilité que l'on veut défendre pour Bruxelles, ses habitants et les usagers quotidiens de nos infrastructures routières et de transports publics.

Pour régler les questions de mobilité dans et autour de Bruxelles, même si la Région bruxelloise peut prendre certaines décisions qui auront inéluctablement des incidences sur les navetteurs, une concertation avec les autres Régions et le niveau fédéral est souhaitable.

Outre les investissements et le lancement du RER, diverses voix se sont élevées ces dernières semaines concernant deux questions essentielles pour la mobilité à Bruxelles : l'avenir des ouvrages d'art et le modèle de fiscalité automobile que nous souhaitons : tarification kilométrique, tarification intelligente, péage urbain, réforme de la taxe de circulation et de mise en circulation. En toile de fond figure la question du modèle à défendre : décongestion ou recettes supplémentaires à réinvestir dans la mobilité ou ailleurs ?

Sur ces questions, on ne peut plus tergiverser bien longtemps. On s'en rend compte avec le débat sur les tunnels : la pire des choses est de ne rien décider.

À propos de la réunion du 22 février dernier et de la question de la concertation avec les autres entités, j'en profite pour rappeler mes diverses interventions, tant à votre intention qu'à celle du ministre-président, concernant la mise en place de la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Si je ne crois plus guère à l'avenir de cette structure qui, notamment selon les dires de ma collègue Caroline Désir lors du débat sur les tunnels, est "mort-née", je plaçais néanmoins un maigre espoir - teinté de

vrachtwagens buiten de spitsuren te verlagen.

Sinds de sluiting van de Stefania- en Montgomerytunnels, de daarmee gepaard gaande kritiek op de overige tunnels en de beslissingen van de federale overheid over het GEN, is het debat veel ruimer geworden. Naast het dossier van het GEN, rijzen er andere essentiële vragen, zoals de toekomst van de kunstwerken op de openbare weg en het meest wenselijke model van autobelasting (kilometerheffing, intelligente kilometerheffing, stadstol of hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op inverteerstelling ...). Daarenboven moeten we ons ook de vraag stellen welke logica we verdedigen: een verlichting van de autodruk of een verhoging van de inkomsten om die vervolgens opnieuw in de mobiliteit of elders te investeren?

Dergelijke onderwerpen kunnen we niet op de lange baan schuiven.

Wat de bijeenkomst van 22 februari en het overleg tussen de verschillende beleidsniveaus betreft, moet ik bekennen dat ik niet langer in de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel geloof. Volgens collega Caroline Désir was die trouwens vooraf al ten dode opgeschreven. Ik heb nog even hoop gekoesterd toen de werkgroepen zich over diverse transregionale dossiers bogen. Wat zal er met die werkgroepen gebeuren nu we de conclusies kennen van de vergadering van 22 februari? Zullen beide types overleg blijven doorgaan of zullen sommige groepen ontbonden worden en in andere groepen opgaan? Hoe zal er over beide onderwerpen samengewerkt worden?

Wat stond er exact op de agenda van de bijeenkomst van 22 februari? Wie heeft die bepaald? Hebt u dossiers aangekaart die de Brusselaars belangrijk vinden, en zo ja, welke Brusselaars? Wat was het doel van de vergadering? Welke financieringsmogelijkheden werden er naar voor geschoven? Hoe zal de samenwerking tussen de beleidsinstanties verder verlopen na de bijeenkomst van 22 februari?

Bestaat er een verband tussen de vergadering van 22 februari en de twee andere vergaderingen tijdens diezelfde week of blijven alle structuren onafhankelijk van elkaar bestaan?

Is de regering van plan om op korte termijn een beslissing te nemen over de kunstwerken en de

scepticisme - dans la tenue des groupes de travail devant avancer en parallèle sur divers dossiers transrégionaux.

Qu'advient-il de ces groupes de travail, compte tenu des conclusions de la réunion du 22 février 2016 annoncées par la presse ? Les deux types de concertation se poursuivront-ils, ou certains groupes seront-ils dissous et inclus dans d'autres ? Comment les deux dynamiques vont-elles s'articuler ?

Quel était l'ordre du jour de la réunion du 22 février ? Qui l'a fixé ? Avez-vous mis sur la table tous les dossiers chers aux Bruxellois, ou seulement certains et, dans ce cas, lesquels ? Quels étaient les objectifs de cette réunion ? Quelles pistes de financement ont-elles été avancées ? Quelles suites seront-elles données à cette réunion, notamment en matière de collaborations futures ?

Existe-t-il un lien ou une cohérence voulue entre cette réunion du 22 février et les deux autres qui se sont tenues la même semaine (sur le RER et le Comité exécutif des ministres de la mobilité), ou chacune de ces structures continuera-t-elle à vivre sa vie sans tenir compte des avancées de l'autre ?

Le gouvernement a-t-il la volonté de trancher prochainement la question des ouvrages d'art et de la fiscalité automobile ? Si oui, selon quelle méthodologie ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Initialement, j'avais introduit deux interpellations, mais elles ont étonnamment été rassemblées en une seule.*

L'étude Rail4Brussels présentée le 15 février - étrangement disponible seulement en français - porte sur le trafic ferroviaire à Bruxelles. Elle tente de résoudre les problèmes de capacité de la jonction Nord-Midi à l'horizon 2030, notamment par l'étude de mesures visant à améliorer la sécurité, la fiabilité, le confort et la ponctualité.

M. Smet, est-il exact que votre cabinet n'a envoyé qu'une fois un représentant aux ateliers organisés dans le cadre de cette étude ? Pourquoi ? J'aurais

autobelasting?

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Aanvankelijk had ik twee interpellaties ingediend, maar die zijn samengevoegd tot slechts een interpellatie. Dat is een beetje vreemd, maar ik zal mijn vragen toch stellen.

Op 15 februari 2016 werd de studie Rail4Brussels voorgesteld. De resultaten zijn enkel in het Frans beschikbaar, wat nogal vreemd is voor een studie die de federale overheid liet uitvoeren. Blijkbaar was er geen geld over om het document te laten vertalen.

De studie gaat over het treinverkeer in Brussel en is een poging om een oplossing te vinden voor het capaciteitsprobleem van de Noord-Zuidverbinding.

cru qu'une étude à propos du trafic ferroviaire à Bruxelles bénéficierait de toute votre attention. Il est curieux que la Région n'ait pas été représentée. Avez-vous chargé votre administration de collaborer à cette étude ? Qu'a souligné la Région bruxelloise et quels intérêts a-t-elle défendu ?

Avez-vous pu examiner l'étude ? De nombreux aspects concernent les chemins de fer et doivent donc être traités au niveau fédéral, mais d'autres propositions ont trait à des aspects pour lesquels la Région est compétente, comme l'intégration des différents moyens de transport, l'information en temps réel sur les différents transports publics et l'homogénéisation des tarifs.

En outre, l'étude renvoie au potentiel d'un glissement modal d'une partie des usagers du train vers d'autres moyens de transport, grâce au développement d'une offre plus étendue de différents types de transports publics. Il n'est pas seulement tenu compte des quartiers de bureaux du centre, mais aussi d'autres zones à forte concentration d'emplois en Région bruxelloise.

Que pensez-vous de ces propositions ? Quelles suites seront-elles données à l'étude ? Avez-vous discuté de ce dossier avec la ministre Galant ? Quels aspects de l'étude fédérale souhaitez-vous défendre ? Quelles conséquences l'étude peut-elle avoir pour la Région bruxelloise ?

Le 22 février 2016, tous les ministres de la mobilité de Belgique se sont réunis pour discuter de la mobilité vers et dans Bruxelles. Il a notamment été question des tunnels bruxellois. Le ministre wallon M. Di Antonio a parlé d'applications de covoiturage et de bandes de circulation séparées pour le covoiturage. Il en est également question dans l'étude de Rail4Brussels. Le ministre flamand M. Weyts a parlé de parkings de dissuasion et des trams rapides de De Lijn. Il est disposé à mettre des experts en tunnels à la disposition de Bruxelles.

Il aurait aussi été question du réseau de trains de banlieue et d'intégration tarifaire. Quels dossiers ont-ils précisément été abordés durant cette réunion ? Quels accords ont-ils été passés ? Envisagez-vous d'accepter l'offre de M. Weyts concernant les experts en tunnels ? Où en êtes-vous à propos de l'intégration tarifaire ?

Er werden onder meer maatregelen bestudeerd die kunnen bijdragen tot meer veiligheid, betrouwbaarheid, comfort en stiptheid op de Noord-Zuidverbinding. Het opzet was om de verscheidene betrokken instanties rond de tafel te brengen.

Ik citeer uit het rapport: "De studie Rail4Brussels stuurt aan op een open en innovatieve kijk zonder taboes op de reële vraag naar spoorinfrastructuur in Brussel. De uitvoering van deze opdracht steunt op een uitgebreid overleg met de verschillende stakeholders, via een reeks participatieve workshops die geleid hebben tot het opstellen van een gezamenlijke diagnose en een plan van aanpak om de uitdagingen aan te gaan van het spoorwegsysteem tegen 2030 in een stad die volop in ontwikkeling is."

Mijnheer Smet, bij de presentatie van de studie werd benadrukt dat uw kabinet blijkbaar maar één keer een vertegenwoordiger stuurde naar de workshops die georganiseerd werden in het kader van de studie. Klopt dat? Vond uw kabinet het niet nodig om mee te werken? Ik zou toch vermoeden dat een studie over het Brusselse spoorverkeer al uw aandacht zou krijgen. Het lijkt mij eigenaardig dat het gewest niet vertegenwoordigd zou zijn. Hebt u uw administratie de opdracht en het mandaat gegeven om aan die studie mee te werken? Welke klemtonen heeft het Brussels Gewest gelegd en welke belangen heeft het verdedigd?

Hebt u de studie inmiddels kunnen bekijken? Veel aspecten betreffen uiteraard de spoorwegen zelf en zullen dus op het federale niveau aangepakt moeten worden. Andere voorstellen hebben ook betrekking op aspecten waarvoor het gewest (al dan niet gedeeltelijk) bevoegd is, zoals de integratie van diverse transportmogelijkheden, doelgerichte informatievoorziening over de verschillende vormen van openbaar vervoer in realtime en meer homogene tarieven.

Verder wordt in de studie verwezen naar het potentieel van een zogenaamde 'modal shift' van een deel van de treingebruikers naar andere vervoerswijzen, door de ontwikkeling van een ruimer aanbod van verschillende soorten openbaar vervoer. Er wordt niet alleen rekening gehouden met de kantoorwijken in het centrum, maar ook met andere zones met veel werkgelegenheid in het

Comment voyez-vous la poursuite de la concertation ? La réunion dont j'ai parlé s'est tenue à votre initiative, mais je renvoie également à une réunion fédérale et à des conférences interministérielles. Y a-t-il des accords à propos de groupes de travail ou de concertations structurées, de manière à pouvoir aboutir dans plusieurs dossiers ? Quel en est l'agenda ?

Où en sont les négociations avec la Région flamande dans le cadre du protocole d'accord ?

Brussels Gewest.

Wat vindt u van die voorstellen? Welk gevolg zal er volgens u aan de studie gegeven worden? Hebt u het dossier al besproken met federaal minister Galant? Welke punten uit de federale studie vindt u het verdedigen waard? Welke gevolgen kan de studie hebben voor het Brussels Gewest?

Op 22 februari 2016 kwamen alle Belgische mobiliteitsministers samen om de mobiliteit van, naar en in Brussel te bespreken. Naast andere aspecten van de mobiliteit kwamen ook de Brusselse tunnels tijdens die vergadering aan bod.

Waals minister van Mobiliteit Di Antonio had het over carpoolen met behulp van apps en aparte rijstroken voor autodelers. Dat komt ook in de Rail4Brussels-studie aan bod.

Vlaams minister van Mobiliteit Weyts sprak over overstapparkings en sneltrams van De Lijn. Hij is bereid Vlaamse tunnelexperts ter beschikking te stellen aan Brussel.

Daarnaast zouden op dat overleg ook het netwerk van voorstadstreinen en de tariefintegratie besproken zijn.

Welke dossiers kwamen tijdens de vergadering precies aan bod? Welke afspraken werden er gemaakt?

Bent u van plan om in te gaan op het aanbod van minister Weyts om Vlaamse tunneldeskundigen in Brussel in te schakelen of vindt u dat niet nodig?

Hoever staat u met het dossier over de tariefintegratie?

Hoe ziet u het verdere verloop van het overleg? De vergadering waarover ik het heb, kwam er op uw initiatief, maar ik verwijs ook nog naar een federale vergadering en interministeriële conferenties. Werden er afspraken gemaakt over werkgroepen of gestructureerd overleg, zodat er eindelijk in meerdere dossiers vooruitgang geboekt kan worden? Hoe ziet de planning eruit?

Hoever staat u in uw onderhandelingen met het Vlaams Gewest in het kader van het memorandum van overeenstemming?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez pris l'initiative de réunir le lundi 22 février les différents ministres de la Mobilité des entités fédérale et fédérées (certains seraient arrivés en retard à cause des embouteillages, selon la presse) autour de la question du financement des infrastructures.

Votre homologue fédérale a, pour sa part, pris une initiative similaire le 26 février, plus spécifiquement consacrée au réseau express régional (RER). Les deux sujets sont intimement liés.

Je souhaiterais tout d'abord savoir si ces réunions sont parfaitement étanches ou si l'une avait pour objectif de préparer l'autre. Des liens ont-ils été opérés entre les deux ou chaque réunion s'est-elle déroulée de son côté de sorte à montrer que l'on fait de la concertation ?

Pouvez-vous préciser si la réunion du 22 février était uniquement consacrée à la question du financement de diverses infrastructures ou si des questions un peu plus stratégiques quant au modèle de mobilité à développer ont également été abordées ? Vous conviendrez avec moi que ce n'est pas la même chose de se demander qui va payer quoi pour telle infrastructure ou si l'on décide d'un peu réfléchir au modèle vers lequel on veut aller, par exemple moins de voitures et plus de trains.

Je voudrais également connaître les questions concrètes qui ont été abordées tant lors de la première que de la seconde réunion. Des décisions ont-elles été prises ? Si oui, lesquelles ? Quelles ont été les demandes formulées par la Région bruxelloise, dans un cas comme dans l'autre ? J'aimerais savoir quelle est notre attitude par rapport à nos homologues. Se contente-t-on de les écouter ou vient-on avec des exigences ? Quel accueil ont reçu les demandes bruxelloises, le cas échéant ?

Enfin, un agenda de travail a-t-il été fixé ou tout a-t-il déjà été dit, ce qui signifierait que vous ne comptez pas vous revoir avant longtemps ?

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Op 22 februari hebt u de mobiliteitsministers samengebracht om de financiering van de infrastructuurwerken te bespreken. Op 26 februari nam uw collega uit de federale regering een gelijkaardig initiatief met betrekking tot het GEN. Beide onderwerpen zijn nauw met elkaar verbonden.*

Ik zou willen weten of beide vergaderingen onafhankelijk van elkaar zijn verlopen of dat de ene ter voorbereiding van de andere georganiseerd was. Bestaat er een verband tussen beide vergaderingen?

Kunt u verduidelijken of de vergadering van 22 februari enkel over de financiering ging of dat er ook meer strategische onderwerpen aan bod kwamen?

Welke concrete kwesties werden tijdens de eerste en de tweede vergadering behandeld? Zijn er beslissingen genomen? Zo ja, welke? Welke waren de eisen van het Brussels Gewest? Hoe verhouden onze standpunten zich tegenover die van de andere mobiliteitsministers? Luisteren wij gewoon naar wat zij te vertellen hebben of durven wij ook eisen te stellen? Hoe werden de Brusselse eisen onthaald, als die er al waren?

Werd er een werkschema opgesteld voor het vervolg van het overleg? Of was alles al gezegd?

Discussion conjointe

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Les questions de mes collègues sont parfaitement fondées. Il est temps de structurer la concertation entre les différents niveaux de pouvoir. Le problème de la mobilité à Bruxelles et dans ses alentours ne peut être résolu que si toutes les entités travaillent main dans la main. Bruxelles ne peut y parvenir seule.*

Un certain nombre d'éléments cruciaux n'ont pas encore été abordés. J'espère qu'ils le seront lors des prochaines réunions de concertation. Je pense aux parkings de dissuasion ou à l'intégration des tarifs et des tickets.

J'évoquerais également les autoroutes cyclables. Je suis intimement convaincu que plus de gens seraient prêts à venir à Bruxelles à vélo si cette option était plus rapide et plus sûre.

J'ai toujours entendu dire que la jonction Nord-Midi était saturée et que cela entraînait des conséquences pour une foule de lignes ferroviaires dans notre pays. Selon l'étude Rail4Brussels, ce ne serait toutefois pas du tout le cas. Le saviez-vous ? Quel est votre avis sur le sujet ?

Ma principale question concerne cependant la concertation entre les différents responsables politiques. Se poursuivra-t-elle de façon structurelle ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai pris l'initiative d'inviter les ministres de la Mobilité et M. Reynders, chargé de Beliris. L'objet de la réunion était clair : il ne s'agissait pas de parler des

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De vragen van mijn collega's zijn heel terecht. Het is hoog tijd dat er structuur komt in het overleg tussen de verschillende overheden. De mobiliteitsproblematiek in Brussel en daarbuiten kan alleen opgelost worden als alle overheden de handen in elkaar slaan. De andere gewesten hebben ongelijk als ze denken dat Brussel die problematiek alleen kan oplossen. Omgekeerd heeft Brussel ongelijk als het de andere gewesten de schuld geeft van alle mobiliteitsproblemen in ons gewest.

Er zijn nog een aantal cruciale elementen die niet werden besproken en waarvan ik hoop dat ze tijdens een van de volgende overlegvergaderingen aan bod zullen komen. Ik denk bijvoorbeeld aan de overstapparkings. De andere twee gewesten moeten dringend werk beginnen te maken van de uitbouw van die overstapparkings. Verder is er de integratie van tarieven en tickets, wat twee verschillende zaken zijn. Ook die integratie kan enkel worden bereikt via overleg.

Een derde element zijn fietswegen. Ik ben er ten stelligste van overtuigd dat meer mensen bereid zullen zijn om met de fiets naar Brussel te komen, als dat sneller en veiliger kan.

Een ander element waar we rekening mee moeten houden is de Noord-Zuidverbinding voor de treinen. Ik heb altijd horen zeggen dat de capaciteitsgrens van die verbinding is bereikt, wat gevolgen zou hebben voor tal van treinroutes in ons land, maar volgens de studie Rail4Brussels zou dat helemaal niet het geval zijn. Wist u dat? Wat is uw mening daarover?

Mijn allerbelangrijkste vraag blijft niettemin of het overleg tussen de verschillende beleidsverantwoordelijken op een structurele manier zal worden voortgezet.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik heb de ministers van mobiliteit uitgenodigd, samen met de heer Reynders die bevoegd is voor Beliris. Er is niet gesproken over de tunnels, maar wel over*

tunnels, mais de l'accessibilité de Bruxelles et de la mobilité dans et autour de Bruxelles. Je vous transmettrai la note que j'ai fait distribuer aux ministres.

Je comprends que l'analyse de la situation ne plaise pas toujours au gouvernement fédéral, mais j'ai été correct. Je n'affirme pas qu'il est le principal responsable. Ici aussi, la responsabilité à l'échelon fédéral a été collective au cours des 20 ou 30 dernières années.

Nous avons réalisé une analyse de la mobilité dans et autour de Bruxelles, et formulé quelques exigences.

L'initiative était nécessaire et je suis heureux que mes collègues aient répondu directement présent. Dans la foulée, Mme Galant a invité les ministres pour parler du RER. Il est important de relancer la concertation. Le président de la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et les télécommunications, M. Weyts, nous réunira une fois que nous aurons fait certaines avancées.

Nous avons décidé de simplifier les structures : nous n'en garderons qu'une tant pour la politique ministérielle que pour les relations intercabinets et maintiendrons un seul groupe de travail. Nous n'avons pas évoqué la question d'un budget, pour la simple raison que nous n'avons jamais demandé d'argent.

(poursuivant en néerlandais)

L'offre du ministre M. Weyts concernant la mise à disposition d'experts flamands en cas d'urgence a été bien accueillie. Dans la mesure où la cellule tunnels a été renforcée, nous ne sommes cependant pas dans une situation d'urgence.

Les réunions se sont déroulées dans une ambiance constructive et nous progressons. Il a été décidé de s'occuper du covoiturage. Les parkings de dissuasion et l'intégration tarifaire sont également importants. Il y aura bien entendu beaucoup à faire dans les prochaines semaines et les prochains mois.

(poursuivant en français)

Les vraies solutions à apporter aux problèmes de

de toegankelijkheid van Brussel en de mobiliteit in en rond Brussel. Zowel de federale overheid als het Brussels Gewest zijn daar verantwoordelijk voor. Ik zal u de nota overmaken die ik aan de ministers heb uitgedeeld.

Ik heb de mobiliteit in en rond Brussel besproken en enkele eisen geformuleerd.

In aansluiting op die vergadering heeft federaal minister Galant de overige ministers uitgenodigd om het GEN te bespreken. De heer Weyts zal een volgende vergadering organiseren wanneer in dat dossier enige vooruitgang is geboekt.

We hebben beslist om de structuren te vereenvoudigen: er blijft slechts één structuur over voor het overleg tussen de ministers en de kabinetten en we behouden slechts één werkgroep. Wij hebben het niet over de financiering gehad om de eenvoudige reden dat wij nooit geld gevraagd hebben.

(verder in het Nederlands)

Vlaams minister Weyts heeft inderdaad voorgesteld om in noodsituaties Vlaamse experts ter beschikking te stellen van het Brussels Gewest. We hebben akte genomen van dat voorstel en zijn er blij om.

Ondertussen is de zogenaamde tunnelcel al uitgebreid met extern personeel en ingenieurs. Op dit moment hebben we dus niet te maken met een noodsituatie. De vergaderingen verliepen in een constructieve sfeer en we werken nu voort.

Het carpooldossier zal worden aangepakt. De overstapparkings en ook de tariefintegratie zijn belangrijk. Het spreekt voor zich dat er in de komende weken en maanden nog veel werk aan de winkel is.

(verder in het Frans)

De belangrijkste oplossingen voor de Brusselse mobiliteit moeten van de federale regering komen. Ik wijs de huidige federale verantwoordelijken niet met de vinger. De huidige situatie is de collectieve verantwoordelijkheid van de federale regeringen van de voorbije twintig tot dertig jaar. Brussel ondergaat gewoon die problemen. Bovendien moedigt de federale fiscaliteit de stadsvlucht aan.

mobilité à Bruxelles se situent au niveau fédéral. Je ne vise pas le gouvernement actuel, il en va de la responsabilité collective des gouvernements fédéraux de ces vingt à trente dernières années. Bruxelles ne fait que subir les problèmes. Je sais que certains n'aiment pas entendre cette vérité, mais la fiscalité fédérale favorise le choix d'aller vivre à la campagne au détriment de la ville. À cela s'ajoutent le statut des voitures de société et l'absence de RER ou de S-Bahn, qui ne constitue toujours pas une alternative.

Vous avez peut-être vu dans le journal De Tijd une carte, basée sur une enquête récente, qui indique clairement où habitent les navetteurs. On y voit immédiatement la zone métropolitaine autour de Bruxelles. C'est dans cette zone qu'il faut des trains, quatre par heure en heures de pointe, pour pouvoir résoudre les problèmes.

Les trois raisons principales qui amènent à Bruxelles 230.000 navetteurs individuels en voiture sont directement liées à la politique fédérale et pas à la politique bruxelloise. Par conséquent, c'est au gouvernement fédéral de prendre ses responsabilités. Certes, la Région bruxelloise doit aussi assumer sa part de responsabilité, et elle le fait. En témoignent, nos investissements à hauteur de 5,2 milliards d'euros dans les transports en commun, l'aménagement de pistes cyclables et de parkings de dissuasion, ainsi que la mise en place d'un système de téléjalonnement. Nous avons pris nos responsabilités.

(poursuivant en néerlandais)

L'étude de Rail4Brussels a été commanditée par le SPF Mobilité et Transports, mais ce sont le gouvernement fédéral, la SNCB et Infrabel qui prennent les décisions. Ils sont au courant de la position bruxelloise.

Lors de la réunion avec la ministre Mme Galant, j'ai insisté sur la nécessité de tout simplifier. Elle partageait cet avis. En outre, j'espère que les Régions seront très bientôt représentées au conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel, comme cela m'a été promis.

J'ai en outre fait savoir à Mme Galant que les Régions devaient être dès le début des partenaires à part entière dans l'élaboration du Plan de transport 2017. MM. Weyts et Di Antonio étaient

Daarbij komen nog de bedrijfswagens en het ontbreken van een GEN of S-Bahn als alternatief.

De pendelaars wonen grotendeels in Rand. Tijdens de spitsuren zouden er vier treinen per uur moeten rijden.

De drie hoofdredenen waarom 230.000 pendelaars met de auto naar Brussel komen, zijn te wijten aan het federale beleid. De federale regering moet haar verantwoordelijkheid nemen. Wij hebben al 5,2 miljard euro geïnvesteerd in openbaar vervoer, de aanleg van fietspaden en overstapparkings en een parkeergeleidingssysteem. Wij hebben onze verantwoordelijkheid dus reeds genomen.

(verder in het Nederlands)

Het standpunt dat Brussel in verband met Rail4Brussels inneemt, is bekend. De studie waar u naar verwijst, werd besteld door de FOD Mobiliteit en Vervoer, maar die neemt zelf geen beslissingen: dat doen de federale regering, de NMBS en Infrabel. Zij zijn ook op de hoogte van het Brusselse standpunt.

Tijdens de bijeenkomst met federaal minister van Mobiliteit Galant heb ik heel duidelijk gesteld dat alles eenvoudiger moet worden. Ze was het daarmee eens. Bovendien moeten de gewesten een vertegenwoordiging krijgen in de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel. Er was mij beloofd dat die vertegenwoordiging er op zeer korte termijn zou komen. Tot nu toe is daar nog niets van gekomen. Ik hoop dat dat gauw wordt geregeld.

Daarnaast gaf ik federaal minister Galant de boodschap dat de gewesten vanaf het begin volwaardige gesprekspartners moeten zijn bij de opmaak van het vervoersplan voor 2017. Het volstaat niet om hen over de inhoud te informeren, wanneer het plan klaar is. Vlaams minister Weyts en Waals minister Di Antonio waren het met mij eens.

(verder in het Frans)

De NMBS dacht blijkbaar dat overleg met de MIVB, De Lijn en de TEC gelijkstond met overleg met het Brussels, Vlaams en Waals Gewest. Uiteraard is dat niet zo.

Wij hebben geëist dat het Vervoersplan 2017 zou

d'accord avec moi.

(poursuivant en français)

La concertation avec la STIB, De Lijn et les TEC n'est pas une concertation avec les Régions bruxelloise, flamande ou wallonne. La SNCB pensait que se concerter avec la STIB, c'était comme se concerter avec la Région bruxelloise. Mais la STIB ne représente pas la Région bruxelloise, comme De Lijn ne représente pas la Région flamande ou les TEC la Région wallonne.

Par conséquent, nous avons exigé, et obtenu, d'avoir un plan de transport 2017 répondant à nos besoins : aux heures de pointe, il faut que passent quatre trains par heure sur les 80% de l'infrastructure RER qui sont déjà réalisés. Il faut également une meilleure signalisation et une meilleure identification des stations.

Notre collaboration avec la SNCB s'est améliorée et j'en suis heureux. Le plan de transport qui sera présenté en fin d'année en sera la preuve.

Je suis très content de ces deux réunions, ou trois si l'on tient compte du comité de concertation. J'espère que le processus est en route, car il y a encore beaucoup de travail à accomplir. J'espère aussi que tout le monde travaille dans la bonne direction, dans un esprit de dialogue constructif, afin de résoudre les problèmes et non d'en créer. C'est avec cette attitude que je participe aux réunions et j'espère que tout le monde fera de même.

(poursuivant en néerlandais)

Le protocole d'accord entre les Régions flamande et bruxelloise est dans sa phase finale. J'espère qu'il aboutira bientôt.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous n'avons pas reçu de précisions concernant l'agenda des réunions. Puisque vous avez annexé la note au rapport, nous ne pourrions le découvrir qu'ultérieurement. Cette note, vous ne l'avez d'ailleurs pas évoquée. Nous n'avons pas non plus reçu de précisions concernant l'agenda futur.

beantwoorden aan onze behoeften: vier treinen per uur tijdens de spitsuren op 80% van het GEN, alsook een betere signalisatie van de stations.

Onze samenwerking met de NMBS is erop vooruitgegaan en daar ben ik blij om. Ik ben zeer tevreden over de vergaderingen. Ik hoop dat er een proces in gang is gezet. Er is namelijk nog heel wat te verwezenlijken. Ik neem aan de vergaderingen deel om dingen op te lossen, niet om nieuwe problemen te creëren. Ik hoop dat alle deelnemers er zo over denken.

(verder in het Nederlands)

Het memorandum van overeenstemming tussen het Vlaams en het Brussels Gewest zit in de eindfase. Ik hoop dat er binnenkort witte rook te zien is.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U hebt niets gezegd over de planning van de vergaderingen. Omdat de nota bij het verslag zit, zullen wij die pas later kunnen lezen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépend du groupe de travail.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Concernant les groupes de travail, la situation est floue également.

M. Pascal Smet, ministre.- Ces groupes de travail gèrent les dossiers relatifs au covoiturage, à l'intégration tarifaire et au Plan de transport 2017.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La situation est floue pour ce qui est de ces groupes de travail, mais aussi des groupes de travail existants. Elle l'est aussi pour ce qui concerne les concertations.

Cela fait un an et demi que je vous interpelle sur le sujet, ainsi que le ministre-président. Mes collègues ont également déposé des interpellations précédemment sur le sujet. Force est de constater que nous obtenons peu de résultats concrets à la suite de ces concertations.

Concernant l'intégration tarifaire, quel sera le devenir du groupe de travail qui existe en marge de la Communauté métropolitaine de Bruxelles et qui se consacre à l'intégration tarifaire, par rapport au groupe de travail créé à l'issue de la réunion du 22 février ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit du même groupe de travail. Trois niveaux sont à considérer, le niveau politique, le niveau intercabinets et le niveau du groupe de travail. Ce dernier concentre les différents dossiers, en ce compris l'intégration tarifaire. On attend encore les résultats de l'étude sur le point de se terminer.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- On ne recommence donc pas depuis le début ? Une échéance est-elle prévue ?

M. Pascal Smet, ministre.- Une réunion est prévue en juin, mais les concertations ne seront pas abouties pour autant, puisque la question de l'intégration tarifaire est principalement financière.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous avez souligné à juste titre la responsabilité du niveau fédéral dans toute une série de dossiers comme le RER et la taxation des voitures de société. Le bénéficiaire qui représente cette dernière pourrait

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De planning hangt van de werkgroep af.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Wat de werkgroepen betreft, heerst er ook onduidelijkheid.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De werkgroepen gaan over carpooling, tariefintegratie en het Vervoersplan 2017.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Ook over de reeds bestaande werkgroepen en het overleg is er onduidelijkheid.

Reeds anderhalf jaar interpelleer ik u en de minister-president over dit onderwerp. Ik kan alleen maar vaststellen dat u met uw overleg weinig concrete resultaten boekt.

In de marge van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel bestaat er al een werkgroep die zich over de tariefintegratie buigt. Wat zal er met die werkgroep gebeuren?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het gaat om dezelfde werkgroep. Er wordt op drie niveaus overleg gepleegd: op politiek niveau, tussen de kabinetten en binnen de werkgroep. Die laatste brengt alle informatie samen, onder meer ook over de tariefintegratie. Wij wachten nog op de resultaten van de studie.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Hebt u een deadline?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Er is een vergadering gepland in juni. Dat wil daarom niet zeggen dat het overleg dan afgerond zal zijn.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- U hebt terecht op de verantwoordelijkheid van de federale overheid gewezen in de dossiers van het GEN en de bedrijfswagens. Het voordeel van de bedrijfswagen zou in liquide middelen

éventuellement être remplacé par du cash, qui serait moins taxé et pourrait être utilisé par tout travailleur comme bon lui semble, pour du logement ou autre.

J'insiste sur l'importance de discuter sérieusement, au niveau bruxellois, de certains dossiers importants pour la mobilité à Bruxelles.

Vous avez parlé des parkings de dissuasion (P+R) et d'autres projets en cours. La question du futur des ouvrages d'art est également incontournable, parce qu'elle nécessite des investissements à très long terme. Nous l'avons notamment abordée dans le cadre de la Commission tunnels.

L'autre question incontournable est celle de la fiscalité automobile, qu'il importe de réformer au niveau bruxellois. Des discussions sont en cours à ce sujet. Il s'agit également de garantir un effet neutre pour les Bruxellois, qui assument déjà en grande partie les charges liées à la mobilité de tous à Bruxelles.

Dans un souci de justice fiscale, il est absolument essentiel de travailler sérieusement sur cette question.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La seule date avancée dans les dossiers de mobilité est celle de 2017 pour la réalisation du RER. Tout le monde estime que, d'ici là, quatre trains par heure doivent circuler sur les lignes du RER en heure de pointe. Cela figure dans le programme de gouvernement de la N-VA. Nous nous sommes également battus pour que cet objectif soit repris dans l'accord de gouvernement fédéral. Il est étrange que des critiques s'élèvent maintenant à propos de cette date butoir. Dans l'accord de gouvernement bruxellois, il n'y a aucune date limite.*

Il est positif que vous continuiez à plaider pour la mise en service des lignes de RER disponibles. Cela figure également dans notre programme.

Tout comme vous, la N-VA demande que les Régions fassent partie de la structure de la SNCB. Nous nous battons au niveau fédéral pour que cela

omgezet kunnen worden, die de werknemer dan naar eigen goeddunken zou kunnen besteden.

U hebt het over overstapparkings en andere projecten, maar ook de toekomst van de kunstwerken is van belang omdat die investeringen op zeer lange termijn vergen.

Ook wat de hervorming van de Brusselse autobelasting betreft, moet u knopen doorhakken. Het komt erop aan een neutraal effect te bereiken voor de Brusselaars, aangezien zij nu al lijden onder de verkeersdruk die door anderen veroorzaakt wordt.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De deadline voor het GEN, dat tegen 2017 moet worden gerealiseerd, is de enige die in mobiliteitsdossiers naar voren wordt geschoven. Iedereen is het erover eens dat er tegen dan op de lijnen van het GEN vier treinen per uur in de spits moeten rijden. Dat staat trouwens in het regeerprogramma van de N-VA. We hebben er ook voor gevochten om die doelstelling op te nemen in het federale regeerakkoord. Ik vind het vreemd dat er nu kritiek rijst over die deadline. Dat is immers een goed element. Het is bovendien de enige echte deadline. In het Brusselse regeerakkoord staat geen enkele deadline.

Het spreekt voor zich dat die deadline nog moet worden gehaald, wat nog een andere kwestie is. Ik vind het goed dat u blijft pleiten om de beschikbare lijnen van het GEN in gebruik te nemen. Dat punt moet zeker worden uitgevoerd. Dat staat trouwens ook in het programma van de N-VA.

se fasse au plus vite.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- En bref, vous avez fait une réunion pour décider de faire moins de réunions ! Je partage une partie des remarques de M. Loewenstein concernant le flou. L'intégration tarifaire, c'est un peu l'Arlésienne.

J'entends que vous nous annoncez avec une certaine fierté que la Région bruxelloise ne demande pas d'argent aux autres niveaux de pouvoir, mais il serait cependant bon de leur rappeler que les tunnels et les lourdes infrastructures routières existent à cause des voitures de société. Nous payons un choix qui - je l'espère - n'est pas le nôtre. Nous devrions donc nous montrer un peu plus offensifs. De la même façon, les responsables de la SNCB pleurnichent en affirmant que faire rouler un train coûte cher. On pourrait aussi leur rétorquer qu'avec tous les RER qu'ils n'ont pas fait rouler, ils ont économisé beaucoup d'argent sur notre dos !

La Région bruxelloise ne doit pas se montrer vertueuse et taire le fait qu'elle paie les conséquences de mauvaises politiques fédérales. Nous pourrions arguer que, si le gouvernement fédéral refuse de réformer ses mesures sur les voitures de société - quasiment dénoncées par tous -, nous ne financerons pas la rénovation des tunnels.

J'espère que les choses vont avancer, mais aussi que la mobilité vers Bruxelles ne se focalise pas sur les navetteurs. Dois-je vous rappeler que certaines liaisons et gares bruxelloises ne sont pas desservies en soirée et le week-end ?

Si l'on veut que les Bruxellois se passent de leur voiture individuelle, il faudrait commencer par leur assurer certaines liaisons en-dehors de Bruxelles le week-end. J'aimerais que vous n'oubliez pas ce paramètre fondamental. Vous dites qu'un bus ou un tram qui n'est pas rempli n'est pas intéressant, mais

Frappant is dat u ook vindt dat de gewesten deel moeten uitmaken van de NMBS-structuur. Dat is ook een vraag van de N-VA. Daarvoor vindt u in mijn partij alleszins een partner. Op federaal vlak strijden we ervoor om die doelstelling zo snel mogelijk te realiseren.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Enerzijds vertelt u trots dat het Brussels Gewest geen geld vraagt aan de andere beleidsniveaus, maar anderzijds zou u er hen beter op wijzen dat de tunnels en andere zware weginfrastructuur er wegens de bedrijfswagens gekomen zijn. Wij betalen de prijs voor een keuze die niet de onze is. Bij de NMBS klaagt men dat treinen inleggen veel geld kost. Ze hebben anders wel veel geld bespaard met de GEN-treinen die ze niet hebben laten rijden!

Het Brussels Gewest mag de gevolgen van een slecht federaal beleid niet gelaten dragen. Wij zouden kunnen aanvoeren dat, als de federale regering de maatregelen betreffende de bedrijfswagens niet hervormt, wij de renovatie van de tunnels niet zullen betalen.

De mobiliteit naar Brussel mag niet enkel op de pendelaars gericht zijn. Momenteel worden sommige verbindingen en Brusselse stations s avonds en tijdens het weekend niet eens bediend. Als we willen dat de Brusselaars hun auto laten staan, moeten wij ze tijdens het weekend wel verbindingen vanuit Brusselse stations kunnen bieden. U zegt dat een tram of bus die niet vol zit niet interessant is, maar u mag niet vergeten dat openbaar vervoer op alternatieve tijdstippen voor sommige personen noodzakelijk is. Als er op dat moment geen openbaar vervoer beschikbaar is, kiezen die mensen voor de auto.

n'oubliez jamais que ces transports publics à horaire un peu particulier sont nécessaires pour certaines personnes. Sans eux, ces personnes recourraient à une voiture.

- *Les incidents sont clos.*

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

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Cette interpellation fait suite à ce que nous avons tous lu dans la presse, c'est-à-dire l'histoire de cet automobiliste qui s'est engagé, par erreur dit-il, dans la trémie d'accès de la station de métro Albert. Il a parcouru deux ou trois kilomètres et traversé en voiture plusieurs stations avant de s'immobiliser dans la station Gare du Midi.

Au-delà du caractère un peu cocasse de cette situation, cet incident pose de très sérieuses questions, dont la moins importante n'est certainement pas celle de la sécurité du réseau souterrain, dès lors qu'un véhicule peut ainsi parcourir plusieurs kilomètres et traverser des stations de métro sans qu'une quelconque procédure interne (physique, humaine, automatique) ne permette de l'arrêter.

Cela représente évidemment un risque énorme, mortel peut-être, tant pour l'automobiliste qui s'est mépris et aventuré dans ce réseau souterrain que pour les usagers de la STIB. Avec de la malchance, cet incident aurait pu déboucher sur une collision entre un tram et le véhicule !

Par ailleurs, dans le contexte de la menace

- *De incidenten zijn gesloten.*

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de beveiliging van de tunnelingangen van het ondergrondse net van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Deze interpellatie komt er naar aanleiding van het incident met een automobilist die per vergissing drie kilometer door een tramtunnel reed en uiteindelijk tot stilstand kwam in metrostation Brussel-Zuid.*

Blijkbaar kan een voertuig meerdere kilometers in een tramtunnel afleggen zonder dat er bij de MIVB een interne procedure op gang komt om het te stoppen. Die toestand had ernstige gevolgen kunnen hebben voor de chauffeur of de reizigers van de MIVB, mocht er zich een botsing tussen een tram en de auto voorgedaan hebben.

In de context van de terroristische dreiging van de laatste tijd blijkt uit dit incident ook dat er een groot veiligheidsprobleem is. Er staan overal politiemensen en controleurs, maar blijkbaar kun je ongehinderd met de auto naar een aantal stations rijden. Het is niet ondenkbaar dat iemand dat ooit met een bomauto probeert!

Wat doet de MIVB om te voorkomen dat er nog auto's op het ondergrondse net terechtkomen? Overweegt ze om tramsluizen aan te leggen of de tunnels af te sluiten met automatische poorten?

terroriste que nous vivons depuis plusieurs mois, il y a là aussi une vraie lacune et une vraie faille dans la sécurisation des stations. On met des policiers et des contrôleurs partout dans les stations parce que ce sont des lieux à très grande fréquentation, mais il est interpellant de constater que certaines stations sont directement accessibles par des véhicules et qu'ils peuvent parcourir plusieurs kilomètres dans nos stations de métro sans être arrêtés.

On pourrait donc imaginer des gens habités d'intentions beaucoup plus malveillantes que cet automobiliste ! Imaginez un véhicule rempli d'explosifs qui pénètre dans nos stations de métro et s'arrête à l'endroit qu'il souhaite, puisqu'il peut parcourir un long trajet avant de s'immobiliser.

Mon interpellation porte essentiellement sur les moyens mis immédiatement en œuvre par la STIB pour éviter qu'à l'avenir des voitures n'empruntent les trémies d'accès au réseau souterrain.

Des mesures physiques, comme le creusement de trous - à l'instar de ce qui se fait pour empêcher l'utilisation des sites propres de bus -, sont-elles envisagées ? Des grilles automatiques sont-elles susceptibles d'être placées aux entrées et sorties des lignes de tram lorsqu'elles rejoignent le réseau en surface ?

Comment déclencher des procédures d'alerte, dès lors qu'un véhicule s'introduit dans le réseau souterrain, pour l'empêcher de poursuivre son chemin sur plusieurs kilomètres ? Par surveillance caméra, par surveillance électronique ? L'incident dont question semble quelque peu surréaliste.

Par ailleurs, il met en lumière une autre réalité : les problèmes de mise à jour des programmes de GPS après des modifications de voirie. L'incident susmentionné s'est précisément déroulé avenue Jupiter, où la STIB et la Région ont réaménagé la voirie. L'automobiliste, même s'il conduisait sans doute sous l'influence de l'alcool, a déclaré avoir tout simplement suivi les instructions de son GPS pour expliquer sa mésaventure. Le même problème se pose pour les nombreux chantiers réalisés dans notre Région.

Comment vos administrations et la STIB informent-elles les sociétés de GPS des aménagements réalisés sur le réseau routier bruxellois ?

Hoe wordt voorkomen dat een auto die op het ondergrondse net terechtkomt meerdere kilometers kan afleggen? Gebeurt de controle met camera's of is er elektronisch toezicht?

Het incident duidt ook op problemen met de update van GPS-systemen na wijzigingen aan het wegennet. Het incident vond plaats aan de Jupiterlaan, waar de weg onlangs heraangelegd werd. De automobilist reed weliswaar onder invloed, maar hij verklaarde dat hij gewoon de instructies van zijn GPS gevolgd had.

Hoe informeren de administratie en de MIVB GPS-bedrijven over de veranderingen aan het Brusselse wegennet?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. Cerexhe, Bruxelles n'est pas la seule ville au monde où ce genre d'incident se produit. Lorsqu'il a eu lieu, les réactions sur les réseaux sociaux faisaient remarquer qu'une telle chose n'était possible qu'à Bruxelles. Assez de remarques négatives et de "belgian bashing" ! À Toronto et à San Francisco, ce genre d'incident est déjà arrivé aussi.

Les gros modèles de véhicules de type SUV (sport utility vehicle) ne sont pas encore très fréquents ici. Une voiture classique ne pourrait pas entrer dans ces trémies. Les SUV, par contre, en sont capables.

Par ailleurs, le conducteur du véhicule n'a absolument pas respecté la signalisation routière en vigueur. Il s'est introduit entre les arbres dans le site propre non franchissable du tram, et cela en escaladant un accotement en saillie. Je ne sais pas dans quel état il était à ce moment, mais il n'était certainement pas dans son état normal ! Peut-être avait-il envie d'une aventure.

(Remarques)

Normalement, il n'est pas possible d'en arriver à une telle situation. La STIB, une fois le véhicule détecté par un tram venant en sens inverse et par les caméras de surveillance de la station Albert, a déclenché la procédure permettant de neutraliser le véhicule le plus rapidement possible et d'éviter ainsi tout risque d'accident.

Un délai de huit minutes s'est effectivement écoulé entre l'intrusion du véhicule et son arrêt, ce qui est incontestablement trop long. Nous avons demandé des explications à la STIB à ce sujet.

La raison pour laquelle ce véhicule a pu franchir autant de barrières physiques - rails, voies convergentes et communications - réside dans sa hauteur par rapport au sol. Je le répète, un véhicule classique n'aurait pas été en mesure d'aller plus loin que le premier contact frontal avec les rails.

Nous avons chargé la STIB d'effectuer une étude afin d'identifier des mesures tenant compte de véhicules de ce gabarit.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Brussel is niet de enige stad ter wereld waar zich zulke incidenten voordoen, hoewel je uit de reacties op sociale media het tegenovergestelde zou kunnen afleiden.*

Grote SUV's rijden hier nog niet zo veel rond. Met een klassieke auto zou je nooit de tunnel in kunnen. De automobilist hield bovendien geen rekening met de signalisatie en is tussen de bomen op de trambedding gaan rijden. Iemand in een normale toestand, doet zoiets niet.

(Opmerkingen)

Zodra de MIVB op de hoogte was van het incident, heeft ze alles in het werk gesteld om de auto te stoppen.

Het heeft inderdaad acht minuten geduurd voor de auto tot stilstand kwam, wat absoluut te lang is. Ik heb de MIVB daar uitleg over gevraagd. Doordat het een hoge auto was, kon hij veel hindernissen overwinnen. Ik heb de MIVB opgedragen om maatregelen te nemen tegen zulke auto's.

Enige tijd geleden werd er een auto langs de roltrap naar beneden geduwd in een Anderlechts metrostation. Naar aanleiding van dat incident heb ik de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van Brussel Mobiliteit opdracht gegeven om voorzorgsmaatregelen uit te dokteren.

Op 3 februari gaf ik mijn principeakkoord voor het aanbrengen van paaltjes bij de ingangen van de metrostations, die indringers op een afstand moeten houden. De risicoanalyse, de begroting en de planning voor de aanpassing van de metro-ingangen worden momenteel opgemaakt. De MIVB moet de opdracht nog toewijzen. De eerste paaltjes worden in het laatste trimester van het jaar geplaatst.

Bovendien heb ik de MIVB opgedragen om haar digitale camera's geleidelijk vervangen door intelligente camera's, ook aan de ingang van tunnels. Na de lockdown heb ik de MIVB ook gevraagd om een veiligheidsaudit uit te voeren.

Il y a quelque temps, une voiture de plus petite taille avait pénétré, par l'escalator, dans une station de métro d'Anderlecht. À la suite de cela, le 7 janvier dernier, nous avons chargé la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité d'étudier des solutions de prévention. Cette décision n'avait pas été médiatisée, car dans ce genre de dossier, il convient davantage d'agir que de communiquer dans les médias.

Le 3 février, j'ai marqué mon accord de principe pour la pose d'un dispositif anti-intrusion aux entrées des stations de métro. Nous vivons une époque où ce genre de scénario, inimaginable auparavant, doit être envisagé. L'analyse des risques, l'estimation du budget et la planification d'intervention pour les entrées des stations de métro est en cours. Le marché doit encore être attribué. Le premier dispositif devrait être installé durant le dernier trimestre de cette année.

Par ailleurs, nous avons chargé la STIB de remplacer progressivement ses caméras digitales par des caméras intelligentes, y compris au niveau des accès aux tunnels.

À la suite du lockdown, nous avons demandé à la STIB en décembre dernier de réaliser un audit sur la sécurité et de proposer un programme à ce sujet.

Sans entrer dans les détails pour des raisons de sécurité, la STIB a augmenté considérablement le contrôle humain de ses tunnels et autres. Le gouvernement régional a libéré des moyens pour prendre des mesures à la suite des événements de Paris et la STIB a conclu des accords avec des sociétés de sécurité à ce sujet.

(Remarques de M. Handichi)

Il s'agit d'une sous-traitance auprès de sociétés de gardiennage privées. C'était la seule façon d'intervenir rapidement.

Pour ce qui est du GPS, nous allons prendre l'initiative en la matière. Des contacts ont déjà été pris avec le centre Mobiris. Les GPS s'appuient beaucoup sur les retours des utilisateurs, mais nous allons charger Bruxelles Mobilité de standardiser la procédure et d'organiser des réunions avec toutes les communes, afin d'examiner un éventuel transfert de données. Après analyse, des mesures

De MIVB zet intussen meer mensen in om de tunnels en andere infrastructuur te controleren. De regering heeft middelen vrijgemaakt na de gebeurtenissen in Parijs en de MIVB heeft contracten afgesloten met beveiligingsbedrijven.

(Opmerkingen van de heer Handichi)

De opdracht is uitbesteed aan privébedrijven. Dat was de enige manier om snel in te spelen op de situatie.

Ik heb al contacten met Mobiris over de informatie aan GPS-fabrikanten. Die steunen sterk op de feedback van de gebruikers, maar ik zal Brussel Mobilité de opdracht geven om de procedure te standaardiseren.

seront prises dans les mois qui viennent.

Cet épisode rocambolesque nous rappelle en tout cas que toute évolution technologique peut faire l'objet d'abus.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je remercie le ministre pour sa réponse, qui porte à la fois sur le problème de la sécurité et sur les GPS.

Des fous, vous en aurez toujours ! Et il suffit d'un fou pour provoquer un drame ! Aujourd'hui, avec tous ces gros véhicules, on constate l'ampleur des dégâts auxquels nous avons échappé.

Je suis heureux que vous étudiez, sans doute dans des délais raisonnables, les mesures à prendre pour éviter que ce type de situation ne se reproduise. Avec une personne très mal intentionnée au volant d'un tel véhicule, ce serait la catastrophe.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la diminution des effectifs policiers affectés à la sécurité dans les transports publics".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- À la suite de l'agression mortelle d'un superviseur de la STIB en 2012, un renfort de 400 policiers avait été affecté à

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (*in het Frans*).- *Gekken zullen er altijd zijn en je heb er maar een nodig om een ramp te veroorzaken! Ik ben blij dat u bekijkt wat u kunt doen om zulke toestanden te voorkomen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de vermindering van het aantal politieagenten belast met de veiligheid op het openbaar vervoer".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Nadat in 2012 een MIVB-controleur overleed na een agressieve daad, werden er 400*

la sécurisation des transports en commun.

Il me revient que les policiers en charge du Plan canal du ministre fédéral de l'Intérieur seront, au moins pour partie, ponctionnés parmi ce renfort. Pouvez-vous me confirmer cette information ? Y a-t-il eu concertation avec la STIB ou le gouvernement à ce sujet ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas d'informations à ce propos. L'origine des policiers en charge du Plan canal m'est inconnue. La question doit être posée au ministre fédéral de la Sécurité et de l'Intérieur.

J'ai d'ailleurs écrit aux ministres fédéraux de l'Intérieur et de la Justice le 21 avril 2015 et le 5 octobre 2015 pour m'assurer du respect et du suivi des accords contenus dans le plan du 9 avril 2012. Ces courriers sont restés sans réponse.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis choquée par ce que m'apprend votre réponse, à savoir que le ministre fédéral, même avant que la question du Plan canal ne se pose, n'ait pas pris la peine de vous répondre.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'avons pas d'informations à ce sujet.

Il vaut mieux s'adresser au ministre-président sur ce point, puisqu'il est en charge de la coordination de la police.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- À l'époque, ce renfort policier avait été décidé principalement par le pouvoir fédéral, mais la décision avait été prise en concertation avec la Région. L'affaire avait en effet choqué beaucoup de monde.

Je prends en tout cas note de votre réponse. Je ne doute pas qu'une interpellation sera adressée au niveau fédéral. Peut-être me tournerais-je aussi vers le ministre-président.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

politieagenten ingezet om het openbaar vervoer te beveiligen.

Klopt het dat de federale minister van Binnenlandse Zaken een deel van die agenten nu opeist voor zijn Kanaalplan? Overlegde hij daarover met de MIVB of met de Brusselse regering?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb daar geen informatie over, dat is een vraag die u aan de federale minister van Binnenlandse Zaken moet stellen.*

Ik vroeg de federale ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie in april en oktober 2015 in een brief om de akkoorden uit 2012 na te leven. Ik heb daar geen antwoord op gekregen.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik vind het choquerend dat de federale minister de moeite niet neemt om u een antwoord te bezorgen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De minister-president is bevoegd voor de politiecoördinatie en zal deze vraag beter kunnen beantwoorden.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Het was vooral de federale regering die destijds om politieversterking voor het openbaar vervoer vroeg, al nam ze de beslissing wel in overleg met het gewest.*

Ik twijfel er niet aan dat u de federale regering hierover zult aanspreken. Zelf richt ik mij misschien inderdaad wel tot de minister-president.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

concernant "le service de TaxiBus de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- De nombreuses personnes à mobilité réduite (PMR) se plaignent de ne pas disposer du service TaxiBus de la STIB. En 2012, la ministre Grouwels avait décidé de fermer ce service, mais vu le nombre de protestations, un accord était intervenu pour le maintenir. Toutefois, le nombre de minibus était passé de dix-huit à douze.

Pour bénéficier du service TaxiBus, le niveau de reconnaissance doit inclure au moins l'un des éléments suivants :

- une réduction d'autonomie d'au moins 12 points ;
- une invalidité permanente d'au moins 80% ;
- une invalidité permanente des membres inférieurs ;
- une paralysie complète ou une amputation des membres supérieurs.

Dans le rapport de sa visite de septembre 2015 en Belgique, le commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe fait explicitement référence au document thématique de 2012. Il souligne que les services de proximité comprennent des services d'accompagnement des PMR adaptés aux besoins des personnes handicapées, ainsi que des services généraux accessibles à tous les membres de la société. Il attire également l'attention des autorités sur le document thématique de 2012 relatif aux droits des personnes handicapées.

Ce document aborde spécifiquement la question des transports des personnes handicapées : "Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la

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

betreffende "de dienst TaxiBus van de MIVB voor de personen met beperkte mobiliteit".

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- Heel wat personen met een handicap klagen dat ze geen gebruik kunnen maken van de TaxiBus van de MIVB. Toenmalig minister Grouwels wilde de dienst in 2012 afschaffen, maar kwam daar na veelvuldig protest op terug. Het aantal minibussen daalde toen wel van achttien naar twaalf.

Wie van de TaxiBus gebruik wil maken moet een erkenningsniveau van zijn handicap hebben dat aan minstens één van de volgende vier voorwaarden voldoet: een vermindering van de zelfredzaamheid met ten minste 12 punten; een blijvende invaliditeit van ten minste 80%; een blijvende invaliditeit van de onderste ledematen; een volledige verlamming of amputatie van de bovenste ledematen.

De commissaris voor de Mensenrechten van de Raad van Europa benadrukt dat aangepaste begeleiding voor personen met een handicap deel uitmaakt van de nabijheidsdiensten.

Daarnaast wijst hij erop dat in het VN-verdrag betreffende personen met een handicap is opgenomen dat staten de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat personen met een handicap zelfstandig kunnen leven en aan alle aspecten van het leven kunnen deelnemen door een evenwaardige toegang te verkrijgen tot de fysieke omgeving, vervoer en informatie.

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat elke persoon met een handicap de TaxiBus kan nemen? Wat kunnen personen die er recht op hebben maar er geen gebruik van kunnen maken, ondernemen? Bent u van plan om opnieuw meer minibussen als TaxiBus in te schakelen?

base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information."

Quelles sont les mesures prises pour que chaque personne à mobilité réduite puisse bénéficier du service TaxiBus ? Quels sont les recours des personnes qui, bien qu'y ayant droit, n'y ont pas accès ? Envisagez-vous un retour à la situation d'avant 2012, soit une augmentation de l'offre de TaxiBus ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB a pour tâche élémentaire d'organiser les transports publics collectifs, également pour les personnes souffrant d'un handicap ou à mobilité réduite. L'objectif doit être principalement de rendre systématiquement accessible à ces personnes le réseau de bus, trams et métros. Taxibus est un complément du service régulier de transport public. Il a pour mission spécifique de transporter les personnes souffrant d'un lourd handicap qui ne peuvent pas emprunter les réseaux réguliers.

Ce service s'est fortement amélioré au cours des dernières années. La détermination de la nature et de la gravité du handicap relève cependant d'une compétence fédérale. La STIB n'a pas la compétence de statuer sur le niveau de handicap du citoyen et requiert donc un document issu du Service public fédéral (SPF) Sécurité sociale, habilité dans cette matière.

Il n'y a pas matière à recours, puisque toute personne qui souhaite avoir accès à Taxibus est invitée à remplir un dossier d'admission, comprenant notamment une copie de l'attestation générale issue du SPF Sécurité sociale. Si le requérant entre dans les conditions d'octroi, il aura accès au service. À défaut, il recevra un courrier indiquant la raison du refus.

La STIB a en effet des critères fixes pour déterminer si une personne peut invoquer l'inscription au service Taxibus. Ces critères sont basés sur ceux du service public fédéral. Un éventuel changement des critères devrait intervenir au niveau fédéral.

Nous sommes bien entendu disposés à voir s'il est

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De basistaak van de MIVB is collectief openbaar vervoer organiseren, ook voor personen met een handicap. Ze moet ernaar streven het bus-, tram- en metronet ook voor hen toegankelijk te maken. TaxiBus biedt een aanvulling op het gewone openbaar vervoer en heeft als specifieke opdracht het vervoer van personen met een zware handicap die het gewone net niet kunnen gebruiken.*

De dienst is de voorbije jaren sterk verbeterd. De MIVB mag echter geen vaststellingen doen in verband met de aard of de ernst van de handicap, dat is een bevoegdheid van de FOD Sociale Zekerheid.

Wie de TaxiBus wil gebruiken, moet een toelatingsdossier indienen. Wie in aanmerking komt, krijgt toegang tot de dienst. Wie wordt afgewezen, ontvangt een brief waarin de redenen voor de weigering zijn opgenomen. Er is geen mogelijkheid om daartegen in beroep te gaan.

De criteria van de MIVB om te bepalen wie op TaxiBus een beroep kan doen, zijn gebaseerd op die van de FOD Sociale Zekerheid. Alleen de FOD kan die criteria wijzigen.

Uiteraard ben ik bereid te bestuderen of de dienst beter kan en ik zal elke suggestie onderzoeken.

possible d'améliorer le service et nous prenons en considération toutes les suggestions concrètes.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Je suis étonné de vous entendre dire que le service s'est amélioré, alors qu'en 2012, Mme Grouwels a réduit le nombre de véhicules de 18 à 12. En outre, les services spéciaux ont été tout bonnement supprimés.

Certes, cette question dépend du SPF Affaires sociales, mais les personnes à mobilité réduite regrettent qu'en plus de leur difficulté physique, l'administration sème leur parcours d'embûches. J'aurais aimé vous entendre dire que vous souhaitiez améliorer ce service et en revenir à la situation d'avant 2012.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous souhaitez plus de bus ?

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Certainement, s'il y a plus de bus, il y a davantage de service et d'offre.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais vérifier, mais je ne pense pas qu'il soit problématique de répondre aux demandes.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "les chutes de blocs de béton dans le tunnel Pachéco et l'entretien et la gestion des autres tunnels communaux".

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

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

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (*in het Frans*).- *De dienst is helemaal niet verbeterd, er rijden zes bussen minder en de speciale diensten werden gewoon afgeschaft.*

Voor personen met een handicap is het onaangenaam dat ze met zo'n administratief kluwen worden geconfronteerd. Ik had u liever horen zeggen dat u terug wilt naar de situatie uit 2012.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *U wilt dat ik meer bussen inzet?*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (*in het Frans*).- *Natuurlijk, met meer bussen is er een betere dienstverlening en een groter aanbod.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik denk niet dat er onvoldoende bussen zijn om aan de vraag tegemoet te komen, maar ik zal het controleren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de vallende brokstukken in de Pachecotunnel en het onderhoud en het beheer van andere gemeentelijke tunnels".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De

néerlandais).- Bruxelles Mobilité a récemment décidé de fermer le tunnel Pachéco dans les deux sens. Des débris seraient tombés sur une voiture, bien que la véracité de l'incident paru dans la presse pose question.

Nous constatons que des camions ont endommagé à plus d'une reprise le plafond du tunnel Pachéco, alors qu'ils ne peuvent pas emprunter les tunnels bruxellois.

Il est également apparu que Bruxelles Mobilité ne sait pas clairement qui est responsable du tunnel Pachéco. La Ville de Bruxelles serait propriétaire d'une entrée, la commune de Saint-Josse de l'autre et la Région bruxelloise du plafond.

Pourquoi les camions peuvent-ils toujours rouler dans les tunnels bruxellois, continuant ainsi à endommager l'infrastructure ? À quels tunnels a-t-on placé des panneaux de signalisation avertissant les camions de cette interdiction ? Quels tunnels ne sont-ils pas encore équipés de ces panneaux ?

Certains tunnels indiquent-ils la hauteur maximale des véhicules par un portique rouge et blanc ? Pouvez-vous nous donner un aperçu des tunnels qui ne sont pas équipés de tels portiques ? Est-il possible d'installer des panneaux et portiques aux endroits nécessaires ? Pour quand et où cela peut-il se faire ?

Qui est le propriétaire du tunnel Pachéco ? Qui est responsable de son entretien et de sa gestion ? Qui inspecte le tunnel ? À quand remonte la dernière inspection ? Pouvez-vous me fournir une copie du rapport d'inspection ?

De quels tunnels les communes sont-elles responsables ? De combien de tunnels s'agit-il ? Existe-t-il des accords entre les communes et la Région pour l'entretien ou la gestion des tunnels communaux ?

problemen met de tunnels blijven zich opstapelen. Brussel Mobiliteit besliste onlangs om de Pachecotunnel in beide richtingen te sluiten. Ondertussen is die weer open. Er kwamen brokstukken op een auto terecht in die tunnel, al klopt het verhaal dat in de pers verscheen wellicht niet helemaal.

We stellen vast dat vrachtwagens toch al een paar keer het plafond van de Pachecotunnel hebben beschadigd. Nochtans mogen vrachtwagens niet door de Brusselse tunnels rijden. Het feit dat ze dat toch blijven doen, zoals blijkt uit de sporen op de plafonds van de tunnels, doet heel wat vragen rijzen.

Uit reportages en persberichten bleek ook dat Brussel Mobiliteit blijkbaar niet duidelijk wist wie verantwoordelijk is voor de Pachecotunnel. De stad Brussel zou eigenaar zijn van de ene ingang, Sint-Joost-ten-Node van de andere ingang en het Brussels Gewest van het plafond. De tunnel loopt immers onder de Kleine Ring, waarvoor het gewest bevoegd is.

Voor een efficiënt beheer en onderhoud van de tunnels is het onontbeerlijk om te weten wie de eigenaar is van welke tunnels. Dat dat niet bekend is, slaat ons niet alleen met verstomming, maar roept ook heel wat vragen op.

Hoe komt het dat vrachtwagens nog altijd door de Brusselse tunnels kunnen rijden en daardoor de infrastructuur blijven beschadigen? Aan welke tunnels zijn er verkeersborden geplaatst om vrachtwagens op dat verbod te wijzen? Aan welke tunnels staan die borden er nog niet?

Zijn er tunnels waarbij de maximale hoogte van de voertuigen met een rood-witte dwarsbalk is aangegeven? Kunt u een overzicht geven van de tunnels die niet met zulke dwarsbalken zijn uitgerust? Is het mogelijk om de borden en dwarsbalken te installeren waar ze nodig zijn? Tegen wanneer en waar kan dat gebeuren?

Wie is de eigenaar van de Pachecotunnel? Wie draagt de verantwoordelijkheid voor het onderhoud en het beheer ervan? Wie inspecteert de tunnel? Wanneer heeft de laatste inspectie plaatsgevonden? Kunt u mij een kopie van het inspectieverslag bezorgen?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai déjà répondu précédemment à nombre de vos questions.*

Les véhicules de plus de 3,5 tonnes ne peuvent pas emprunter les tunnels. Le règlement du gestionnaire des tunnels stipule que des panneaux de signalisation spécifiques doivent être placés en cas de hauteur libre inférieure à 4,3 mètres. Malgré cela, des véhicules trop hauts continuent d'emprunter les tunnels. Ce problème n'est pas spécifique à la Belgique. Il se pose dans la plupart des pays, sans doute à cause de l'utilisation par les camions de systèmes gps destinés aux voitures particulières. Un gps pour poids lourd n'enverrait jamais les camions par les tunnels.

Il n'empêche qu'un panneau de signalisation indique clairement à l'entrée du tunnel que les camions ne peuvent pas y entrer. Des panneaux de type C24A et C21 sont placés à l'entrée de tous les tunnels. De plus, pour les tunnels d'une hauteur libre de moins de 4,3 mètres, la limitation de hauteur est également indiquée.

Le respect de cette interdiction est cependant difficile à contrôler. Nous devons nous fier au sens des responsabilités des chauffeurs, à moins d'organiser un contrôle de police permanent.

Une autre option serait de limiter l'accès sur la base du volume du véhicule, partant du principe qu'un petit véhicule est moins chargé qu'un plus grand. Cette possibilité est à l'étude pour le tunnel Léopold II.

Des mesures peuvent être prises pour forcer le respect des limitations de volume. Nous y travaillons, comme le placement de panneaux avec une chaîne à une certaine hauteur aux entrées des tunnels.

Pour des raisons historiques, une partie du tunnel Pachéco est assimilée à un viaduc. J'ai demandé

Voor welke tunnels zijn de gemeenten verantwoordelijk? Hoeveel tunnels zijn dat? Bestaan er afspraken tussen de gemeenten en het gewest over het onderhoud of het beheer van de gemeentelijke tunnels?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Op heel wat vragen, zoals over het incident in de Pachecotunnel, gaf ik eerder al een antwoord.

Voertuigen die meer dan 3,5 ton wegen, mogen de tunnels niet in. Die regel werd ingevoerd om te voorkomen dat er brandende vrachtwagens in de tunnels zouden staan, wat ernstige problemen zou opleveren.

In het reglement van de tunnelbeheerder staat dat er specifieke verkeersborden moeten worden geplaatst als de vrije hoogte minder dan 4,3 meter bedraagt. Desondanks blijven voertuigen die te hoog zijn door de tunnels rijden. Dat probleem bestaat niet alleen in België, maar ook in de meeste andere landen. De oorzaak daarvan is wellicht te vinden bij de gps-systemen die de bestuurders gebruiken: heel wat vrachtenchauffeurs gebruiken geen gps voor vrachtwagens, maar een exemplaar dat voor personenwagens is bedoeld. Een gps voor vrachtwagens zou hen nooit door de tunnels leiden.

Dat neemt niet weg dat bij de ingang van de tunnel duidelijk met een verkeersbord is aangeduid dat vrachtwagens niet de tunnel in mogen. Bij alle tunnels zijn verkeersborden van het type C24A en C21 geplaatst. Bovendien wordt bij tunnels waar de vrije hoogte minder dan 4,3 meter bedraagt, ook de hoogtebeperking aangeduid.

Het is echter moeilijk te controleren of het verbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton wordt nageleefd. Technisch gezien ligt dat niet voor de hand. We moeten er dus op vertrouwen dat vrachtwagenbestuurders de nodige verantwoordelijkheidszin aan de dag leggen. De enige andere mogelijkheid die we hebben, is permanente politiecontroles organiseren, wat ook geen simpele zaak is.

Een andere optie bestaat erin de toegang te beperken op basis van de grootte van de voertuigen. In dat geval gaan we ervan uit dat een

que l'on convoque une réunion avec la commune de Saint-Josse et la Ville de Bruxelles pour clarifier la propriété du tunnel. Jusqu'à présent, c'est la Région qui a procédé aux inspections. La dernière date de 2014.

klein voertuig minder zwaar geladen is dan een groter voertuig. Die mogelijkheid wordt momenteel voor de Leopold II-tunnel bestudeerd.

Wanneer een groot voertuig in een tunnel in brand vliegt, brengt dat een enorm risico met zich mee. Dat moet dus worden vermeden.

Er kunnen maatregelen worden genomen om de naleving van de volumebeperkingen af te dwingen. Daaraan wordt momenteel gewerkt. Zo kunnen er borden met een ketting op een bepaalde hoogte worden gehangen bij tunnelingangen, zodat vrachtwagenchauffeurs duidelijk merken dat er een probleem is. Ik kan u daarover wellicht meer zeggen in de komende weken.

Er is discussie over wie de eigenaar is van de Pachecotunnel. Om historische redenen wordt een deel van de Pachecotunnel als een viaduct beschouwd. Er zijn twee gemeenten bij betrokken. Ik heb opdracht gegeven om een vergadering te beleggen, zodat duidelijk wordt wie de eigenaar is. Het gewest heeft de inspecties tot op heden uitgevoerd. De laatste dateert van 2014.

De kwestie moet worden uitgeklaard. Met betrekking tot de overeenkomsten wordt het nodige opzoekingswerk verricht. Op basis daarvan zal er een vergadering plaatsvinden met de gemeente Sint-Joost-ten-Node en de stad Brussel, zodat er duidelijkheid kan worden geschapen.

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

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Aucun autre tunnel n'est donc concerné par une double compétence des communes et de la Région ?*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zijn dus geen andere tunnels waarvoor gemeenten en gewest samen bevoegd zijn?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *A priori, non.*

De heer Pascal Smet, minister.- Op het eerste gezicht niet, maar ik heb gevraagd om dat grondig te onderzoeken om zekerheid te hebben.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je ne pense pas que le dernier rapport d'inspection de 2014 soit disponible pour la commission spéciale consacrée à l'état des tunnels. Pouvez-vous le vérifier ? Le rapport de 2002 dit que le tunnel Pachéco est dangereux. S'il l'était déjà à l'époque, c'était aussi peut-être le cas*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het laatste inspectieverslag dateert van 2014. Ik denk niet dat het beschikbaar is in de Tunnelgate-commissie. Kunt u dat nakijken? Het verslag van 2002 zegt dat de toestand van de Pachecotunnel gevaarlijk is. Blijkbaar zou de waterinsijpeling risico's inhouden voor de gebruikers. Als de staat

en 2014.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Des travaux ont été effectués entre-temps. Le tunnel pourrait parfaitement avoir été en ordre, mais avoir été endommagé par un camion. Des questions se posent quant à la véracité de cet incident.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Vous pensez que les problèmes de 2002 ont déjà été résolus ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La priorité du moment n'est pas de faire l'historique de la question, mais de rouvrir les tunnels Stéphanie et Montgomery et d'établir le programme d'investissements pluriannuel d'ici fin mars.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je suppose que la liste des signalisations est déjà disponible et que nous la recevrons bientôt.*

M. Pascal Smet, ministre.- *La hauteur du tunnel, qui est de 4m30, est clairement indiquée par une signalisation. Encore faut-il la respecter !*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "l'immeuble de parking prévu au-dessus de la station de métro Ceria et les autres parkings de dissuasion en projet".

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

van de tunnel in 2002 al heel slecht was, kan dat ook in 2014 het geval geweest zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- We moeten ervan uitgaan dat er ondertussen al werken zijn gebeurd. De tunnel kan perfect in orde zijn gesteld, maar als er een vrachtwagen doorrijdt die het plafond beschadigt, kan er iets naar beneden vallen. Nogmaals, over de waarheid van het incident rijzen er ernstige vragen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U denkt dat de problemen van 2002 in de Pachecotunnel al opgelost zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- De historiek opmaken is op dit moment geen prioriteit, maar wel dat de Stefania- en Montgomerytunnel open kunnen en dat het meerjareninvesteringsprogramma tegen eind maart 2016 kan worden opgesteld. Ondertussen moeten concrete dossiers voor de renovatie van tunnels worden voorbereid. Dat gebeurt volop.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik veronderstel dat de lijst met de signalisatie al beschikbaar is en dat we die binnenkort ook krijgen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er staat een verkeersbord dat duidelijk aangeeft dat de tunnel 4,30 m hoog is.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de parkeertoren boven metrostation Coovi en de andere geplande overstapparkings".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le 9 février, il a été annoncé que la construction d'un parking à étages d'une capacité de 350 voitures et motos et d'un garage pour au moins 150 vélos pouvait commencer à la station Ceria.*

Comme mentionné dans l'accord de gouvernement bruxellois 2014-2019, les parkings de dissuasion sont primordiaux si on veut faire diminuer la pression automobile dans la ville. Le gouvernement veut aménager 10.000 emplacements de stationnement dans des zones de correspondance entre le trafic routier et les transports publics et ainsi stimuler l'usage des différents moyens de transport. Malheureusement, la déclaration de gouvernement ne mentionne aucun délai pour l'aménagement de ces parkings.

Dans un communiqué de presse, en avril 2015, vous avez fait savoir qu'à court terme, vous vouliez étendre plusieurs parkings abandonnés et les aménager en Park and Ride, notamment au parking du Ceria et à Uccle-Stalle (740 places). À Kraainem, le parking existant serait agrandi (1.000 places supplémentaires).

À plus long terme, vous envisagez d'aménager 8.000 emplacements de stationnement à d'autres endroits (Parking C, gares de Berchem-Sainte-Agathe et Bordet, terminus du tram Esplanade et UZ Brussel).

Cela ferait 10.000 emplacements de parking d'ici la fin de la législature.

Combien coûteront la construction du parking à étages et du garage à vélos au métro Ceria ? Qui va la réaliser ? Quand les travaux commenceront-ils et quand seront-ils achevés ? Les riverains souhaitent-ils aussi utiliser le parking de transit ?

Pour quand attendez-vous que le RER soit mis en service à Ceria ? Le parking sera-t-il payant ? Quelle sera la tarification ? Il semble logique que le stationnement y soit considérablement meilleur marché que plus loin dans la Région. Y a-t-il des accords entre De Lijn et la STIB, et éventuellement la SNCB, pour développer des abonnements de parking avec des tickets pour les transports publics ?

Où en sont les projets de parkings supplémentaires

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op 9 februari werd bekendgemaakt dat de bouw van een parkeertoren en fietsenstalling bij Coovi kan starten. Er komen parkeerplaatsen voor 350 auto's en motoren en voor minstens 150 fietsen.

Overstapparkings zijn bijzonder belangrijk als we de druk van het autoverkeer in de stad willen doen afnemen. Dat blijkt duidelijk uit het Brussels regeerakkoord 2014-2019. De regering wil 10.000 parkeerplaatsen laten aanleggen op plaatsen waar het wegverkeer en het openbaar vervoer op elkaar aansluiten. Op die manier wil ze het gebruik van de verschillende vervoermiddelen stimuleren. Ook de omwonenden zouden de parkings mogen gebruiken. Jammer genoeg is er voor de aanleg van die parkings in de regeerverklaring geen termijn opgenomen.

In een persmededeling liet u in april 2015 weten dat u op korte termijn werk wilde maken van de uitbreiding van een aantal parkings die er onbeheerd bij liggen. U wilt die parkings inrichten als park-and-ride. Het zou om 1.590 parkeerplaatsen gaan. Voorbeelden zijn de Coovi-parking en de parking in Ukkel-Stalle aan de eindhalte van tram 4, waar er 740 parkeerplaatsen zouden komen. In Kraainem zou de parking met 1.000 parkeerplaatsen worden uitgebreid.

Op langere termijn plant u 8.000 parkeerplaatsen op andere locaties, zoals op Parking C, aan de stations van Sint-Agatha-Berchem en Bordet, bij de eindhalte van de tram Esplanade en aan het UZ Brussel.

Tegen het einde van de regeerperiode zouden er in totaal dus 10.000 parkeerplaatsen moeten bijkomen.

Hoeveel zal de bouw van de parkeertoren en de fietsenstalling aan de halte Coovi kosten? Wie zal die uitvoeren? Wanneer starten de werken en wanneer worden ze opgeleverd? Willen de buurtbewoners de overstapparking ook gebruiken?

Wanneer verwacht u dat de GEN-halte aan Coovi in gebruik wordt genomen? Zal de parking betalend zijn? Hoe gebeurt dan de tarifiering? Het lijkt logisch dat die parking beduidend goedkoper is dan de parkings verderop in het gewest. Zijn er afspraken tussen De Lijn en de MIVB, en eventueel de NMBS, om parkeerabbonementen

à Stalle? Quand les premiers parkings de dissuasion y seront-ils aménagés? Il semblerait que la commune de Drogenbos ne soit pas satisfaite de l'extension et de l'exploitation du parking en raison, d'une part, de la faible utilisation actuelle du parking et, d'autre part, du stationnement dans les rues des voitures des étudiants qu'entraînera le parking payant. Comment réagissez-vous à cela?

Où en sont les projets d'emplacements de parking supplémentaires à Kraainem et de nouveaux parkings de dissuasion sur le Parking C, aux gares de Berchem-Sainte-Agathe et de Bordet, au terminus Esplanade et à l'UZ Brussel? Quand le premier de ces parkings de dissuasion sera-t-il réalisé?

Où la gestion des parkings de dissuasion en est-elle? Pour quand l'agence de parkings mandatée par le gouvernement aura-t-elle développé une proposition de tarification et un modèle de gestion régional uniforme pour tous les parkings de dissuasion?

Voulez-vous rendre les parkings de dissuasion payants partout? Quels tarifs sont envisageables? Y aura-t-il des tarifs combinés avec des abonnements aux transports publics?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai libéré 9 millions d'euros pour la construction du parking Ceria, dont parking.brussels assurera la gestion. Bruxelles Mobilité est en train de rédiger un marché public de promotion. Les travaux devraient débuter en avril 2017 et dureront environ un an.*

Il est toujours possible de réserver une partie des parkings aux riverains, même s'ils doivent servir en premier lieu de parkings de dissuasion.

Rien n'a encore été décidé concernant les tarifs, mais il est bien question de les rendre plus attractifs qu'en voirie ou plus près du centre. Un

met tickets pour het openbaar vervoer uit te werken? Is die parking in een beginfase gratis?

Hoever staat het met de plannen voor de extra parkings aan de halte Stalle? Wanneer komen daar de eerste extra overstapparkings? De gemeente Drogenbos is naar verluidt niet opgezet met de uitbreiding en uitbating van de parking om twee redenen. Ten eerste wordt de parking nu al weinig gebruikt, zodat een uitbreiding niet zinvol lijkt. Ten tweede zal de parking betalend worden, waardoor studenten de parking niet meer zullen gebruiken, maar wel in de straten zullen parkeren. Wat is uw reactie daarop?

Hoever staan de plannen voor de extra parkings in Kraainem en voor de nieuwe overstapparkings op Parking C, aan het station van Sint-Agatha-Berchem, aan het station Bordet, aan de halte Esplanade en aan het UZ Brussel? Wanneer komen daar de eerste overstapparkings?

Hoever staat het beheer van de overstapparkings? U liet weten dat de regering een parkeeragentschap de opdracht heeft gegeven om voor alle overstapparkings een uniform gewestelijk beheermodel en een tariefvoorstel uit te werken. Tegen wanneer zal het beheermodel klaar zijn?

Wilt u de overstapparkings overal betalend maken of kunnen ze ook gratis zijn? Welke tarieven zijn mogelijk? Komen er tarieven met of zonder MIVB-abonnement of in combinatie met andere abonnementen voor openbaar vervoer?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Voor de bouw van de Coovi-parking heb ik 9 miljoen euro uitgetrokken. Brussel Mobiliteit schrijft voor de bouw een promotieopdracht uit. Parking.brussels zal het beheer van de parking op zich nemen. De werken moeten rond april 2017 starten en zullen ongeveer een jaar in beslag nemen.

Uiteraard is het altijd mogelijk om een deel van die parkings voor de buurtbewoners te reserveren, al blijft de parking wel in de eerste plaats bedoeld als overstapparking.

Over de tarieven is nog niets beslist. Het is wel de bedoeling dat de prijzen aantrekkelijker zijn dan

tarif préférentiel sera appliqué aux usagers des transports en commun.

Parking.brussels et la STIB développent actuellement un outil permettant un contrôle systématique de l'utilisation des transports en commun par les usagers du parking de dissuasion. J'engagerai également une concertation avec De Lijn et le TEC sur un tel système.

Le projet de cahier des charges pour l'étude d'incidences relative au parking Stalle a été soumis à enquête publique en décembre. La commission de concertation s'est réunie le 16 janvier 2016. Les travaux devraient débuter en 2018.

Pour l'utilisation du parking, nous tenons compte de l'institut de formation situé à proximité. J'ai également lu dans la presse que la commune de Drogenbos était récalcitrante à l'extension du parking, mais elle n'a encore rien fait savoir. Je prendrai contact avec elle.

L'extension du parking de Kraainem en est au stade de l'avant-projet. La demande de permis d'urbanisme doit être introduite au printemps.

Le dossier de demande de permis d'urbanisme pour le parking de l'arrêt Esplanade est pratiquement prêt. Entre-temps, il a toutefois été décidé d'aménager un terminus de trams au Palais 12. Il conviendra donc de vérifier si un projet alternatif, intégrant le parking au terminus, n'est pas préférable.

Les parkings Delta et Herrmann-Debroux dépendent des études globales de développement urbanistique. Vous savez que la STIB envisage d'aménager un terminus pour trams à Roodebeek, ce qui empêche à ce stade tout parking de dissuasion.

Enfin, avec la commune d'Anderlecht, nous examinerons comment aménager plus de places de parking pour les navetteurs. Parking.brussels a préparé le modèle de gestion et d'exploitation, que le conseil d'administration a approuvé en décembre 2015.

die voor parkeren op of naast de openbare weg en dichterbij het centrum van het Brussels Gewest. Voor gebruikers van het openbaar vervoer zal een voorkeurstarief gelden.

Parking.brussels en de MIVB ontwikkelen momenteel een instrument dat een systematische controle van het gebruik van het openbaar vervoer door gebruikers van de overstapparking mogelijk maakt. Ook met De Lijn en de TEC zal ik over een dergelijk systeem overleggen.

Het ontwerpbestek voor de effectenstudie voor de Stalle-parking werd in december aan een openbaar onderzoek onderworpen. De overlegcommissie vergaderde op 16 januari 2016. De effectenstudie gaat binnenkort van start. Het is de bedoeling dat de werken in 2018 van start gaan.

Voor het gebruik van de parking houden we rekening met het opleidingsinstituut dat vlakbij ligt. Ik las ook in de pers dat de gemeente Drogenbos niet gelukkig is met de uitbreiding van de parking. Ik zal contact opnemen met het gemeentebestuur, dat zelf nog niets van zich heeft laten horen, en ik zal informeren naar de bezwaren en bezorgdheden over de parking.

De uitbreiding van de parking in Kraainem bevindt zich in het stadium van het voorontwerp. Het is de bedoeling dat de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in het voorjaar wordt ingediend. Voor de werken zelf is er nog geen termijn vastgelegd.

Het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning voor de parking aan de halte Esplanade is nagenoeg klaar. Ondertussen werd er echter beslist dat er een eindhalte voor trams aan Paleis 12 komt. Ik zal dus moeten laten nagaan of het niet beter is om een alternatief project uit te werken, waarbij de parking in het tramstation wordt geïntegreerd.

De parkings Delta en Herrmann-Debroux hangen af van de globale studies inzake de stedenbouwkundige ontwikkeling. U weet dat de MIVB van plan is om aan Roodebeek een eindhalte voor trams aan te leggen. Daarom kan daar momenteel geen overstapparking georganiseerd worden.

Met de gemeente Anderlecht zullen we nagaan hoe

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Quand vous parlez de modèle de gestion, vous parlez de celui de parking.brussels ?*

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Il doit donc maintenant être soumis au gouvernement ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Non, il doit être exécuté.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Ne faudrait-il pas d'abord plus de clarté autour des tarifs et autre ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Non, le modèle de gestion et d'exploitation est approuvé, mais les abonnements combinés pour la STIB, De Lijn et le TEC doivent à présent être abordés.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Chaque parking sera donc payant ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous partons de ce principe, avec l'application de tarifs préférentiels sous certaines conditions.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Vous n'avez pas parlé de certains parkings, comme le parking C.*

we meer pendelparkeerplaatsen kunnen aanleggen. Parking.brussels bereidt het beheer- en exploitatiemodel momenteel voor. De raad van bestuur keurde het model trouwens goed in december 2015.

Het gaat dus de goede kant op en we gaan na of het nog sneller kan.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als u het over het beheermodel heeft, dan bedoelt u dat van parking.brussels?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, ik heb parking.brussels de opdracht gegeven om een beheer- en exploitatiemodel voor de overstapparkings uit te werken. Dat is in december 2015 goedgekeurd door de raad van bestuur.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Nu moet dat dus naar de regering?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, nu moet dat uitgevoerd worden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dan moet er toch al meer duidelijkheid zijn over de tarieven en andere zaken?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, er is een beheer- en exploitatiemodel, maar nu moeten de gecombineerde abonnements voor de MIVB, De Lijn en de TEC nog aan bod komen. Het principe staat op papier, maar het moet nog zijn praktische uitwerking krijgen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Zal elk parkeerterrein dan betalend worden?

De heer Pascal Smet, minister.- Daar gaan we vanuit, maar er zullen voorkeurtarieven gelden onder bepaalde voorwaarden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Enkele parkeerterreinen zijn niet ter sprake gekomen, zoals Parking C.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *C'est un dossier à part, auquel nous travaillons.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Et Bordet et Berchem-Sainte-Agathe ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Nous examinons en ce moment si nous ne pouvons pas faire davantage à Berchem-Sainte-Agathe.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

concernant "les pannes permanentes de nombreux escalators dans les stations de métro".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, je vais vous lire sa question orale.

Il y a quelques jours, j'ai été harponné par un citoyen de Woluwe-Saint-Lambert qui affirmait, preuves à l'appui, que le nouvel escalator de la station de métro Georges Henri, installé depuis quelques mois, ne fonctionnait quasiment jamais. Ce monsieur insistait sur le fait qu'il avait déjà écrit six fois à la STIB pour signaler ce dysfonctionnement, sans jamais avoir reçu la moindre réponse. Il avait également écrit au collège communal, mais en vain, dans la mesure où ni le bourgmestre, ni les échevins ne pouvaient lui répondre.

Plus globalement, de tels problèmes paralysent fréquemment le réseau souterrain. On se souvient qu'en 2012 par exemple, une énorme panne de courant avait engendré l'arrêt total d'un tiers des escalators pendant près d'une journée. Ce cas n'est évidemment pas isolé, puisque d'autres coupures ponctuelles se produisent également.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is een apart dossier, u weet dat daar ook aan gewerkt wordt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- En Bordet en Sint-Agatha-Berchem zijn er ook nog.

De heer Pascal Smet, minister.- We gaan op dit ogenblik na of we niet meer kunnen doen in Sint-Agatha-Berchem, maar dat vergt medewerking van derden en beschikbare terreinen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

betreffende "de voortdurende defecten van talrijke roltrappen in de metrostations".

De voorzitter (*in het Frans*).- *Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, zal ik de mondelinge vraag voorlezen.*

Onlangs werd ik aangeklampt door een inwoner van Sint-Lambrechts-Woluwe die zei dat de nieuwe roltrap van metrostation Georges Henri vrijwel nooit werkt. Hij had het probleem al zesmaal schriftelijk bij de MIVB gemeld, maar hij had geen antwoord gekregen.

Zulke problemen doen zich vaker voor. In 2012 was een derde van de roltrappen bijna een hele dag buiten gebruik door een enorme stroomstoring.

Bent u op de hoogte van de frequente problemen in metrostation Georges Henri? Hoe verklaart u dat een nieuwe roltrap zo vaak defect is? Met hoeveel defecten krijgt de MIVB dagelijks te maken? Hoeveel klachten krijgt u daarover? Waarom beantwoordt de MIVB de klachten niet? Hoeveel arbeiders kan de MIVB inzetten om problemen snel te verhelpen?

Êtes-vous au courant des pannes récurrentes dans cette station woluwéenne ? Comment expliquer qu'un nouvel outil, installé depuis quelques mois seulement, tombe aussi souvent en panne ? En termes de chiffres, à combien de pannes par jour la STIB est-elle confrontée ? Combien de plaintes de ce type recevez-vous ? Pourquoi la STIB ne répond-elle pas aux courriers qu'elle reçoit ? Sur combien d'ouvriers la STIB peut-elle s'appuyer pour agir dans les plus brefs délais

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'escalator de la station Georges Henri évoqué ici a été mis en service à la fin du mois de juin 2015. Comme pour tout équipement, le taux de panne est plus élevé au début de sa durée de vie.

Les pannes des équipements sont signalées au dispatching central et les équipes d'intervention sont envoyées sur place dès qu'une alarme ou une panne est signalée.

Le cas de l'appareil évoqué ici est réellement particulier. En effet, la panne se situait au niveau de la communication avec le dispatching central, de sorte que, lorsque l'appareil était à l'arrêt, le personnel de maintenance n'en était pas informé. De ce fait, aucune panne n'a été enregistrée au dispatching central entre le 1er septembre et la fin décembre. Pendant cette période, l'escalator pouvait donc être à l'arrêt sans que les équipes d'intervention n'en soient informées.

Ce dysfonctionnement particulier a été constaté en décembre et a pu être réparé avant la fin de l'année 2015. Cela a permis de signaler l'ensemble des maladies de jeunesse de l'appareil, dont les problèmes étaient multiples. Il y avait d'abord une panne au niveau du contrôle du système de freinage : s'agissant d'un élément de sécurité pour les usagers, l'appareil se mettait automatiquement à l'arrêt dès la détection du défaut. Ensuite, des problèmes d'étanchéité de l'appareillage électrique ont été constatés, ce qui provoquait des déclenchements intempestifs de l'alimentation électrique.

Ces problèmes à répétition étant inacceptables pour les usagers, les sanctions prévues dans le contrat avec le fournisseur de l'escalator ont été

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De roltrap in kwestie werd eind juni 2015 geplaatst. Bij de installatie van dergelijk materieel wordt in het begin vaker een defect vastgesteld. Zodra de MIVB weet krijgt van een defect, stuurt de centrale dispatching een onderhoudsploeg.*

Deze roltrap is een geval apart. Er was immers een communicatieprobleem met de centrale dispatching, waardoor het onderhoudspersoneel niet op de hoogte werd gebracht van het probleem. Daardoor registreerde de centrale dispatching tussen 1 september en eind december geen enkel probleem. Gedurende die periode kon de roltrap stilstaan, zonder dat de onderhoudsploegen daar weet van hadden.

De storing werd in december vastgesteld en gerepareerd. Er bleek een probleem met het remcontrolesysteem en er sijpelde water in de elektrische leidingen. De veelvuldige problemen waren onaanvaardbaar en de leverancier kreeg dan ook sancties opgelegd. Nu functioneert de roltrap naar behoren, maar hij wordt nog steeds nauwkeurig in de gaten gehouden.

Dagelijks krijgt de MIVB te maken met gemiddeld 115 roltrappen die stilstaan. In 35 gevallen gaat het om preventief onderhoud en de vervanging van versleten onderdelen. Een tiental gevallen is te wijten aan vandalisme. In de andere gevallen gaat het om een technisch probleem. Er zijn ook 220 pannes waarvoor geen ploeg moet ingrijpen, omdat de roltrap vanop afstand geactiveerd kan worden. Ook die pannes zijn het gevolg van vandalisme. Het onderhoud van de roltrappen gebeurt door onderaannemers. Tien MIVB-personeelsleden staan in voor het beheer van die contracten.

appliquées. À l'heure actuelle, le fonctionnement de cet escalator est fiable. Il reste toutefois sous haute surveillance, afin que les équipes puissent intervenir immédiatement au moindre défaut.

La STIB est confrontée à une moyenne de 115 arrêts d'appareils par jour nécessitant une intervention humaine. Parmi ces arrêts, environ 35 concernent de la maintenance préventive et du renouvellement de pièces en fin de vie et une dizaine d'arrêts sont liés à des actes d'incivilité. Le reste concerne des arrêts techniques. À noter également que la STIB comptabilise en moyenne 220 arrêts par jour ne nécessitant pas d'intervention humaine, la plupart des appareils étant équipés d'un système de réarmement automatique. Ces 220 arrêts par jour font également suite à des actes d'incivilité.

La maintenance des escalators est réalisée par de la sous-traitance. Au sein de la STIB, dix personnes s'occupent de la gestion des contrats de maintenance.

La STIB a reçu en 2015 huit critiques concernant les escalators situés à la station Georges Henri, ainsi que deux critiques en 2016. Elle a répondu à chacun des messages et ceux-ci ont été systématiquement transmis aux services concernés en interne. La STIB a également reçu quatre messages négatifs à ce sujet via les médias sociaux. Excepté dans des cas bien spécifiques - coordonnées manquantes, ou plusieurs réponses déjà envoyées pour le même message, messages d'insultes - la STIB répond toujours aux courriers et messages qui lui sont adressés.

M. le président.- Je vous remercie pour vos réponses, que je transmettrai à mon collègue, Eric Bott. Il ne manquera pas de revenir vers vous avec des questions complémentaires, le cas échéant.

- *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**

In 2015 kreeg de MIVB acht klachten over de roltrappen in metrostation Georges Henri. Dit jaar waren het er al twee. Ze beantwoordde alle klachten en speelde ze telkens door naar de betrokken diensten. Ook via social media kwamen er negatieve berichten binnen. De MIVB beantwoordt altijd alle berichten die ze ontvangt.

De voorzitter.- Ik zal uw antwoord aan collega Bott bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,**

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la récurrence des problèmes techniques sur les lignes de métro de la STIB".

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

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "l'annonce de l'étude visant la création d'un parking sous la place Fernand Cocq".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

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 "la signalétique dans les stations de la STIB".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Le transfert modal entre le métro et un arrêt de bus de De Lijn ou du TEC n'est pas toujours indiqué de manière optimale dans les stations de métro, ce qui est source de confusion.*

Si nous voulons atteindre les objectifs du Plan Iris 2, à savoir réduire de 20% le trafic automobile

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de wederkerende technische problemen op de MIVB-metrolijnen".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de aankondiging van de studie over de bouw van een parking onder het Fernand Cocqplein".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de bewegwijzering in de MIVB-stations".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De overstap van de metro naar een bushalte van De Lijn of de TEC is in de metrostations niet altijd optimaal aangeduid. Een reiziger die naar de Rand wil met het openbaar vervoer, krijgt niet altijd de juiste overstapinformatie.

Wie bijvoorbeeld naar Overijse wil met het

à l'horizon 2018, nous devons veiller à lever les obstacles à l'utilisation des transports en commun. Une signalétique claire et adéquate dans les stations de métro y contribuerait.

Je renvoie aussi à la recommandation du Plan Iris 2 : "L'utilisateur doit pouvoir obtenir facilement les informations nécessaires concernant ses déplacements. À cet effet, il faut porter une attention particulière à la simplicité, à la lisibilité et à la bonne compréhension du schéma de la ligne, des panneaux d'information, du site web, des indications et autres informations dans les stations, aux arrêts et dans les véhicules. À ce propos, il faut tenir compte des groupes cibles et de leurs besoins spécifiques (Bruxellois, touristes internationaux, PMR...)."

Pour remédier au problème, on pourrait distinguer les panneaux renvoyant aux lignes de De Lijn ou du TEC, par exemple en ajoutant la mention "direction périphérie" ou "direction centre".

La STIB dispose-t-elle d'une vue d'ensemble de la signalétique présente dans les stations de métro ? Adapte-t-on cette signalétique aux lignes de De Lijn et du TEC ? Combien de temps cela prend-il ?

Quelles mesures prenez-vous pour adapter la signalétique dans les stations de métro afin que le voyageur puisse changer facilement de mode de transport vers les bus de De Lijn et du TEC ?

openbaar vervoer, neemt de metro naar het station Herrmann-Debroux en volgt in het metrostation de pijlen naar de halte van De Lijn om de lijn 341 Etterbeek-Waver te nemen. Die persoon komt dan uit aan de halte van De Lijn voor de bussen naar het centrum van Brussel, met andere woorden in de verkeerde richting.

In andere metrostations, zoals Bockstael en Hallepoort, is de bewegwijzering even verwarrend. In Bockstael bijvoorbeeld staan twee pijlen naar De Lijn: uitgang 4 (Bockstaellaan II, Kroonveldstraat 2-128 en 85-181) en uitgang 5 (Bockstaellaan I, Kroonveldstraat, Kunstenaarsstraat). De bushalte aan uitgang 4 brengt de reiziger terug naar het centrum. De straat oversteken is geen evidentie voor een onwetende reiziger. Hoe kan die reiziger weten dat uitgang 5 de juiste is?

In het station Hallepoort is er helemaal geen bewegwijzering naar de bussen van De Lijn en de TEC. Enkel op een weinig zichtbaar 'Plan der Uitgangen' staat te lezen dat uitgang 4 de weg naar de bussen is.

Als we de doelstellingen van het Iris 2-plan willen halen, namelijk het terugdringen van het autoverkeer met 20% tegen 2018, dan moeten we ervoor zorgen dat er zo weinig mogelijk drempels en hindernissen zijn om het openbaar vervoer te gebruiken. Een duidelijke en adequate bewegwijzering in de metrostations kan daarbij helpen.

Ik verwijs ook naar de aanbeveling in het Iris 2-plan: "Het moet de gebruiker zo gemakkelijk mogelijk gemaakt worden om de nodige informatie over zijn verplaatsingen te verwerven. Daarom moet bijzondere aandacht besteed worden aan de eenvoud, de leesbaarheid en de begrijpelijkheid van de lijnvoering, van de informatiepanelen, van de website, van aanduidingen en dergelijke meer in stations en rijtuigen. Daarbij moet rekening gehouden worden met doelgroepen met specifieke behoeften (Brusselaars, internationale toeristen, personen met een beperkte mobiliteit, ...)."

Om het probleem te verhelpen, zou een onderscheid kunnen worden gemaakt in de borden die verwijzen naar De Lijn of de TEC, bijvoorbeeld door de toevoeging van de vermelding "richting Rand" of "richting Brussel-

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Il va de soi que la STIB dispose d'un aperçu complet de la signalétique dans les stations de métro. Cet aperçu est régulièrement mis à jour en concertation avec la Région et en tenant compte des modifications apportées aux réseaux de De Lijn et du TEC. Cependant, ces sociétés ne transmettent pas toujours spontanément ces informations.*

Pour être efficace, la signalétique dans les stations doit être simple. Il est par exemple impossible de reproduire les 31 lignes qui passent par Rogier.

D'autres sources d'informations, comme le plan de quartier, fournissent des renseignements détaillés. Ce sont surtout les lignes de De Lijn vers les quartiers extérieurs qui y sont indiquées, la STIB partant du principe que peu de personnes quittent le métro pour se rendre dans le centre en bus.

Les informations sur les panneaux doivent également correspondre aux informations que le voyageur peut rechercher par d'autres biais.

C'est une bonne idée de mentionner sur les panneaux si les lignes vont vers la périphérie ou vers le centre. Je transmettrai votre suggestion à la STIB. La société renouvelle à partir de cette année sa signalétique dans les stations et attache beaucoup d'attention à une bonne indication des lignes de De Lijn et du TEC. La STIB est d'ailleurs la seule société de transport public qui intégrera à sa signalétique l'offre des autres sociétés de transport à Bruxelles.

La STIB veut bien entendu contribuer à une

centrum”.

Beschikt de MIVB over een overzicht van de bewegwijzering in de metrostations? Wordt die aangepast aan de routes van De Lijn en de TEC? Hoe snel gebeuren die aanpassingen?

Welke maatregelen neemt u om de bewegwijzering in de metrostations aan te passen, zodat de reiziger op een vlotte manier de overstap kan maken naar de juiste haltes voor de bussen van De Lijn en de TEC?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Uiteraard heeft de MIVB een volledig overzicht van de bewegwijzering in de metrostations. Het overzicht wordt in overleg met het gewest regelmatig bijgewerkt. Daarbij houdt de MIVB rekening met de wijzigingen op de netten van De Lijn en de TEC, ook al geven die maatschappijen lang niet altijd spontaan die informatie.

Idealiter worden de aanpassingen doorgevoerd op de dag van de wijziging, al moet dat in sommige gevallen enkele dagen voor of na de wijziging gebeuren.

De bewegwijzering in de stations moet eenvoudig zijn. Alleen zo is ze doeltreffend. Het is bijvoorbeeld onmogelijk om de 31 lijnen weer te geven die langs Rogier lopen, of de verschillende uitgangen van station Hallepoort waar een bushalte van De Lijn naast ligt.

Andere reisinformatiebronnen, zoals het wijkplan, geven gedetailleerde inlichtingen. Vooral de lijnen van De Lijn naar de buitenwijken staan aangeduid, bijvoorbeeld naar Simonis of Erasmus. Daarbij gaat de MIVB uit van het principe dat slechts weinigen de metro verlaten om met de bus naar het centrum te reizen.

De informatie op de borden moet overeenstemmen met de informatie die de reiziger via andere media, zoals de routeplanner, kan opzoeken. In de routeplanner krijgt de reiziger de bestemming van de lijnen te zien.

Ik vind het een goed idee om op de borden te vermelden dat de lijnen naar de Rand of naar het

meilleure intermodalité et tend à une plus grande intégration tarifaire et des lignes transrégionales.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je suis heureux que vous teniez compte des suggestions. Il est par contre regrettable que De Lijn et le TEC ne communiquent pas spontanément leurs modifications à la STIB.*

Quand on cherche un itinéraire sur Google Maps, il n'est mentionné nulle part s'il s'agit d'un bus de la STIB ou de De Lijn. Google Maps fournit simplement la façon la plus simple d'atteindre sa destination. Il est temps que les sociétés de transport public comprennent que c'est ainsi que les usagers utilisent les réseaux.

Je conseillerai à mes collègues en Flandre de poser les mêmes questions, pour encourager De Lijn à élaborer un plan complet.

Je suis d'accord avec vous quand vous dites que les informations doivent être simples, mais elles doivent aussi être complètes. Si on indique quels bus sont accessibles via telle ou telle sortie, il serait anormal de ne mentionner que les bus de la STIB et pas ceux de De Lijn ou du TEC.

centrum gaan en zal aan de MIVB voorstellen om dat te doen. De maatschappij vernieuwt vanaf dit jaar de bewegwijzering in de stations en besteedt daarbij extra aandacht aan een goede aanduiding van de lijnen van De Lijn en de TEC. De MIVB is overigens de enige openbaarvervoermaatschappij die het aanbod van de andere maatschappijen in Brussel op haar bewegwijzering zal aanbrengen.

Uiteraard wil de MIVB bijdragen aan een betere intermodaliteit. De maatschappij is dan ook bereid om de volgende stappen te zetten naar een verdere tariefintegratie en naar lijnen over de gewestgrenzen heen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben blij dat u de suggesties volgt. Dat zal de reiziger een heel stuk verder helpen. Het is wel jammer dat De Lijn en de TEC niet spontaan de wijzigingen in hun aanbod aan de MIVB doorspelen. Dat zou nochtans de logica zelf moeten zijn. Het kan de gebruiker van het openbaar vervoer niet schelen met welke vervoermaatschappij hij rijdt. Hij wil gewoon op zijn bestemming geraken.

Als je op Google Maps een reisweg zoekt, dan krijg je de verschillende openbaarvervoermaatschappijen door elkaar, zonder vermelding of het om een bus van de MIVB of De Lijn gaat. Google Maps geeft de gemakkelijkste manier om op je bestemming te geraken. Het wordt tijd dat de openbaarvervoermaatschappijen beginnen te beseffen dat de gebruikers de netwerken op die manier gebruiken.

Ik zal mijn collega's in Vlaanderen aanraden om dezelfde vragen te stellen, zodat ze De Lijn kunnen aansporen om een volledig plan op te maken.

Ik ben het met u eens dat de informatie eenvoudig moet zijn, maar ze moet ook volledig zijn. Als je aanduidt welke bussen je via welke uitgang kunt bereiken, dan zou het vreemd zijn als je alleen maar de bussen van de MIVB zou weergeven en niet de bussen van De Lijn of de TEC. Op sommige knooppunten zullen er misschien veel cijfertjes moeten worden vermeld, maar als je als reiziger je weg aan het zoeken bent, is dat het eerste waar je naar kijkt. Ik denk niet dat andere

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "l'utilisation des vélos Villo!".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Avec près de 4.200 vélos, 346 stations opérationnelles et des milliers de bornes, Villo est bien implanté dans la capitale. Le service n'enregistre pourtant qu'une très faible augmentation du nombre d'utilisateurs et une baisse de 17% du nombre d'abonnements de courte durée en 2015.*

Villo a l'intention d'élargir le nombre de ses stations à 360. Je me demande néanmoins s'il ne serait pas plus utile d'investir dans le renforcement de l'attractivité de l'offre.

Quels sont les investissements envisagés par Villo en 2016 ? Combien de vélos, de stations et de bornes supplémentaires sont-ils prévus ? Quand et à quels endroits seront-ils installés ? Les nouveaux vélos seront-ils plus légers ?

Villo a-t-il réalisé des enquêtes auprès de ses usagers ? Quelles sont les plaintes les plus fréquentes ? Comment Villo explique-t-il la baisse du nombre d'abonnements de courte durée en 2015 ?

L'étude sur les vélos électriques, que vous aviez évoquée en commission Infrastructure du 7 décembre 2015, est-elle terminée ? Comment le système des vélos électriques partagés est-il évalué dans d'autres villes ? Un tarif différent sera-t-il

mensen er zich aan storen dat er wat meer cijfertjes op de borden staan. Ik zou daarom willen vragen om naast eenvoud ook volledigheid na te streven.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het gebruik van de Villo-fietsen".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Villo is met bijna 4.200 fietsen, 346 operationele stations en duizenden paaltjes, een belangrijke fietsdienstverlener in de hoofdstad. Het gebruik stijgt echter maar mondjesmaat en in La Capitale van 20 februari 2016 stond dat het aantal kortlopende abonnementen in 2015 met 17 % daalde tegenover 2014.

Villo blijkt dit jaar het aantal stations nog te willen opdrijven naar 360. Toch vraag ik me af of er niet meer investeringen nodig zijn om het aanbod aantrekkelijker te maken. Zo sprak u tijdens de commissie Infrastructuur van 7 december 2015 over een studie over elektrische deelfietsen. Op dit moment kunnen mensen met een Mobibabonnement een goedkoper Villoabonnement krijgen.

Welke investeringen plant Villo nog in 2016? Hoeveel fietsen, stations en paaltjes komen er waar en wanneer bij? Komen er aanpassingen om de fietsen lichter te maken?

Hoe evalueert Villo het gebruik van de fietsen? Zijn er gebruiksenquêtes uitgevoerd? Welke klachten komen het vaakst voor? Hoe verklaart Villo de daling van het aantal kortlopende abonnementen in 2015?

Is de studie over de elektrische deelfietsen intussen

d'application pour ceux-ci ? Quel pourcentage de la flotte représenteront-ils ? Les batteries actuelles ont-elles une capacité d'une journée ?

Il semble par ailleurs que la carte Mobib intègre l'abonnement.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cinq stations Villo seront ouvertes en 2016 et 2017.*

Des travaux sont encore en cours ou prévus au niveau de celles-ci, de sorte qu'il m'est impossible de communiquer une date précise d'ouverture. Les stations existantes seront agrandies dans le courant de l'année.

Selon la dernière enquête de satisfaction, qui date de 2012, 80% des utilisateurs du système sont satisfaits. Il existe également un comité d'utilisateurs, qui émet des avis. Une nouvelle enquête de satisfaction sera organisée cette année.

Les plaintes les plus fréquentes concernent le manque de vélos ou de places dans certaines stations. De bonnes applications ont entre-temps fait leur apparition, qui permettent de visualiser le nombre de vélos et de places disponibles.

La baisse de 17% des abonnements de courte durée traduit un léger tassement après l'augmentation significative des années précédentes.

L'abonnement Villo est effectivement associé à la carte Mobib.

klaar? Kunnen we die dan krijgen? Hoe wordt het systeem van elektrische deelfietsen in andere steden geëvalueerd? Zal er een ander tarief gelden voor elektrische deelfietsen? Welke percentage van de vloot wordt elektrisch? Houden de huidige batterijen het een hele dag uit?

Ik wilde ook vragen of in de gesprekken over het samenbrengen van alle abonnementen op één kaart ook rekening gehouden wordt met Villo, maar ik heb begrepen dat dat het geval is.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- In 2016 en 2017 worden vijf Villostations geopend, namelijk aan het station van Sint-Agatha-Berchem, aan de Mutsaardlaan in Brussel-Stad, de Britse Tweedelegerlaan in Vorst, de Apollosquare in Schaarbeek en de Paul Hymanslaan in Sint-Lambrechts-Woluwe.

Deze stations zijn gekoppeld aan lopende en toekomstige werven, waarvoor in sommige gevallen nog bouwvergunningsprocedures lopen, waardoor ik nog geen precieze openingsdatum kan geven. Reeds bestaande stations zullen ook in de loop van dit jaar nog uitgebreid worden. Er lopen momenteel geen gesprekken over een vermindering van het aantal fietsen.

Het laatste tevredenheidsonderzoek dateert van 2012. Daaruit bleek dat 80% van de gebruikers tevreden was. Er is ook een gebruikerscomité dat opmerkingen formuleert over het systeem. Dit jaar komt er een nieuw tevredenheidsonderzoek.

De vaakst gehoorde klachten zijn het tekort aan fietsen of plaatsen in bepaalde stations. Ik mag geen reclame maken, maar er bestaan intussen goede apps zoals Citymapper die een overzicht geven van het aantal beschikbare fietsen en plaatsen in stations in de buurt van je vertrek en je bestemming. Het opendatasysteem heeft dus duidelijk tot verbeteringen geleid.

De daling van 17% in de kortlopende abonnementen wordt verklaard door de sterke groei tijdens het jaar voordien. De voorgaande jaren schommelde het aantal kortlopende abonnementen tussen 72.000 en 74.000.

- *L'incident est clos.*

Er bestaat inderdaad al een koppeling met de Mobibkaart.

- *Het incident is gesloten.*