



**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 30 MAI 2016**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 30 MEI 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**QUESTION ORALE** 8

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 8

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

concernant "la réforme de la formation à la conduite et son élaboration concrète".

INTERPELLATIONS 17

Interpellation de Mme Fatoumata Sidibé 17

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

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

concernant "les femmes, la sécurité et le sentiment d'insécurité dans l'espace public".

Discussion – Orateurs : 21

M. Pascal Smet, ministre
Mme Fatoumata Sidibé (DéFI)

INHOUD**MONDELINGE VRAAG** 8

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 8

aan mevrouw Bianca Debaets, staats-secretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelings-samenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de concrete uitwerking van de hervorming van de rijopleiding".

INTERPELLATIES 17

Interpellatie van mevrouw Fatoumata Sidibé 17

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

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

betreffende "vrouwen, veiligheid en het onveiligheidsgevoel in de openbare ruimten".

Bespreking – Sprekers: 21

De heer Pascal Smet, minister
Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI)

Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	24	Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	24
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 signalisation des problèmes de circulation et des travaux en cours à Bruxelles".		betreffende "de melding van verkeersproblemen en werken in Brussel".	
Discussion – Orateurs :	28	Bespreking – Sprekers:	28
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Interpellation de M. Paul Delva	39	Interpellatie van de heer Paul Delva	39
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'Agence régionale du stationnement parking.brussels".		betreffende "het gewestelijk Parkeeragentschap parking.brussels".	
Interpellation de M. Paul Delva	39	Interpellatie van de heer Paul Delva	39
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 plan de stationnement du centre-ville".		betreffende "het parkeerplan voor het stadscentrum".	
Interpellation de M. Arnaud Pinxteren	40	Interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren	40
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 nouveau projet de réaménagement de l'avenue du Port".		betreffende "het nieuwe project voor de heraanleg van de Havenlaan".	
Discussion – Orateurs :	43	Bespreking – Sprekers:	43
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)		De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	

Interpellation de M. Benoît Cerexhe	50	Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe	50
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'idée d'offrir la gratuité des transports STIB pour les touristes dans le but de relancer l'économie bruxelloise".		betreffende "het idee van gratis MIVB-vervoer voor toeristen om de Brusselse economie aan te zwengelen".	
Discussion – Orateurs :	52	Bespreking – Sprekers:	52
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Benoît Cerexhe (cdH)		De heer Benoît Cerexhe (cdH)	
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)		De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	55	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	55
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 plan de pistes cyclables et la transparence de l'administration".		betreffende "het fietspadenplan en de openbaarheid van bestuur".	
Discussion – Orateurs :	56	Bespreking – Sprekers:	56
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)		De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Ordres du jour – Dépôt	60	Moties – Indiening	60
QUESTIONS ORALES	61	MONDELINGE VRAGEN	61
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	61	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	61
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

concernant "la politique de conversion des camions et camionnettes de service de la STIB".		betreffende "het omschakelingsbeleid van de MIVB betreffende de vrachtwagens en bestelwagens".	
Question orale de M. Pierre Kompany	65	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	65
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 sécurisation du chantier de la Porte de Namur".		betreffende "de beveiliging van de bouwplaats aan de Naamse Poort".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	66	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	66
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les récentes fermetures de la station Clemenceau et leurs répercussions sur les activités économiques lors du marché des Abattoirs".		betreffende "de recente sluitingen van het station Clemenceau en de gevolgen ervan voor de economische activiteiten tijdens de markt van de slachthuizen in Anderlecht".	
Question orale jointe de M. Eric Bott,	66	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Eric Bott,	66
concernant "la fermeture de la station Clemenceau le week-end".		betreffende "de sluiting van het station Clemenceau in het weekend".	
Question orale de M. Youssef Handichi	72	Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi	72
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les leçons à tirer de Montpellier pour le piétonnier bruxellois".		betreffende "de lessen van Montpellier voor de Brusselse voetgangerszone".	
Question orale de Mme Cielte Van Achter	76	Mondelinge vraag van mevrouw Cielte Van Achter	76
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

concernant "le dépôt de trams et la poursuite du désenclavement du plateau du Heysel".

Question orale de M. Jamal Ikazban 80

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

concernant "les problèmes de mobilité vécus par les usagers faibles des stations de métro desservant les communes de Molenbeek et Koekelberg".

betreffende "de stelplaats en de verdere mobiliteitsontsluiting op de Heizelvlakte".

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 80

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

betreffende "de mobiliteitsproblemen voor de zwakke gebruikers van de metrostations die Molenbeek en Koekelberg bedienen".

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

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Van Achter.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "la réforme de la formation à la conduite et son élaboration concrète".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *J'ai déjà reçu la réponse à ma question par la presse. C'est la deuxième fois que cela m'arrive. Je vais finir par croire que vous travaillez au rythme de mes questions.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Je travaille au rythme du Conseil des ministres et la presse a simplement annoncé que celui-ci avait adopté, la veille, le projet de réforme du permis de conduire.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *C'est pourtant vous qui décidez*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Van Achter.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de concrete uitwerking van de hervorming van de rijopleiding".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er moet me even iets van het hart. Toen ik vrijdag wakker werd en de radio aanzette, kreeg ik al het antwoord op mijn vraag die vandaag op de agenda staat. Het is al de tweede keer dat ik op de dag zelf of de dag voordien een antwoord via de media krijg. Het liep ook zo met mijn vraag over de zwarte punten. Ik begin haast te geloven dat u werkt op het ritme van mijn vragen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik werk op het ritme van de ministerraad. De hervormingsnota is donderdag goedgekeurd op de ministerraad. Daarom stond dat nieuws een dag later in de krant. Ik volg de logica van de ministerraad zoals het een regeringslid betaamt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U bepaalt zelf wanneer uw dossiers op de ministerraad

quand vous soumettez vos dossiers au Conseil des ministres. Le fait de recevoir la réponse via la presse avant même que ma question ne soit posée me pose problème. M. le président, peut-être devriez-vous veiller à ce que les interpellations adressées à Mme Debaets ne soient pas transformées en question orales pour que nous puissions les adapter. Je vais devoir lire ma question alors que la réponse a déjà été livrée ! C'est regrettable.

À la suite de la sixième réforme de l'État, les Régions sont désormais compétentes en matière de réglementation relative à la formation à la conduite, ainsi que d'organisation et de reconnaissance des auto-écoles et des centres d'examens. En Flandre, le ministre Weyts a déjà présenté une note au Parlement flamand sur le nouveau modèle de formation à la conduite.

Selon ce modèle, la formation théorique pourra toujours se faire individuellement ou par 12 heures de cours dans une école agréée avant de passer l'examen pour le permis théorique. Ensuite, à côté de la filière libre, la formation pratique en école passera de 20 heures à 18 heures obligatoires.

À l'issue de la formation pratique reconnue, le nouveau conducteur recevra un certificat pratique - et non plus un certificat de compétence - l'autorisant à conduire individuellement. Une session de feedback de deux heures sera donnée avant l'examen pratique par une école agréée, et une journée de formation complémentaire est prévue après l'examen.

Le nouveau système flamand met l'accent sur la compétence et les infractions graves. Il prévoit notamment aussi un test de perception du risque et de conduite avec un gps. La partie consacrée aux manœuvres est également revue.

La formation à la conduite en Flandre sera plus onéreuse, étant donné qu'elle comporte une journée de formation complémentaire obligatoire. Le système bruxellois ne devrait-il pas être harmonisé avec le système flamand, pour éviter que les gens choisissent leur formation en fonction de critères financiers ?

La Région bruxelloise veut introduire un test de perception du risque et prolonger la durée du stage. Vous êtes également favorable à une

komen. Het is goed dat u vooruitgang boekt, maar voor mij was het een vervelend incident omdat ik mijn vraag nog niet gesteld had. Op die manier lopen parlementsleden altijd achter met hun vragen. Mijnheer de voorzitter, misschien moet u ervoor zorgen dat interpellaties gericht aan minister Debaets niet langer in een mondelinge vraag omgezet worden. Dan kunnen we onze vragen tenminste nog aanpassen. Nu moet ik mijn vraag lezen en u hebt het antwoord al gegeven. Dat is wat jammer.

Ingevolgde de zesde staats hervorming zijn de gewesten voortaan bevoegd voor de regelgeving inzake de rijopleiding, de organisatie en de erkenning van rij scholen en de voorschriften voor examencentra. In Vlaanderen heeft minister Weyts meteen werk gemaakt van die bevoegdheid. Intussen werd zijn ontwerpnota over de 'rijopleiding categorie B' al in het Vlaams Parlement toegelicht.

In het toekomstige model wordt de keuze behouden tussen theoretische zelfstudie of 12 uur theorielessen bij een erkende rij school voor ongeveer 100 euro, met daaropvolgend een theoretisch examen voor 15 euro. Na het behalen van het theoretisch examen kan men onder begeleiding leren rijden of een erkende rijopleiding volgen. In het toekomstige model wordt slechts 18 uur voorgeschreven in plaats van de huidige 20 uur.

Na die erkende rijopleiding volgt een oefenattest in plaats van een bekwaamheidsattest, waarna zelfstandig rijden toegelaten is. Voor het praktijkexamen is er in het toekomstige model voorzien in 2 uur feedbacksessies door een erkende rij school. In het huidige model bestaat dat niet. Na het praktijkexamen is er nogmaals in een terugkomdag voorzien.

Verder zijn er zowel in het theoretisch examen als in het praktijkexamen nieuwe accenten gelegd. Zo wegen zware overtredingen opnieuw zwaarder door in het theoretisch examen en bevat dit examen meer vragen over de vaardigheden. Het praktijkexamen omvat ook een risicoperceptietest en het rijden met een gps. Bovendien wordt het onderdeel gewijd aan de manoeuvres herzien.

Aangezien de nieuwe Vlaamse maatregelen ook gepaard gaan met een duurdere rijopleiding ten

formation adaptée au contexte urbain. Vous comptez, par ailleurs, procéder à une analyse qualitative des auto-écoles et des centres d'examen, et améliorer l'encadrement des instructeurs. Enfin, vous prévoyez d'inclure un cours de secourisme de deux heures comme condition à l'obtention du permis théorique.

Pourrions-nous disposer de la note conceptuelle sur la réforme de la formation à la conduite adoptée jeudi dernier ?

Avez-vous consulté vos homologues régionaux ? Qu'est-il ressorti de vos contacts ?

Avez-vous procédé à l'évaluation des auto-écoles et des centres d'examen ? Quel en est le résultat ? Comment comptez-vous améliorer la formation des instructeurs ?

L'offre de formations en néerlandais est-elle suffisante ? Avez-vous reçu des plaintes à cet égard ? Les examinateurs devraient maîtriser les deux langues officielles de la Région, mais la possibilité de passer les examens dans une dizaine de langues différentes grâce à un interprète n'est pas un bon signal pour inciter des gens à s'intégrer. En combien de langues peut-on passer son permis théorique et pratique à Bruxelles ? Que coûte un interprète pour les pouvoirs publics et pour le client ?

Votre programme comprend-il une séance de feedback et un certificat pratique, un jour de rappel, un test de perception du risque, une formation à la conduite avec gps et un test pratique spécifique au contexte urbain ?

Dans quelle mesure voulez-vous prolonger la période de stage ?

Quels sont le programme et le coût des deux heures de cours de secourisme que vous prévoyez ?

Votre réforme implique-t-elle d'autres mesures qui ne sont pas prévues par les autres Régions ? Comment éviter que les candidats choisissent leur formation en fonction de critères financiers ?

gevolge van de verplichte terugkomdag, is het belangrijk om na te gaan hoe ver het Brussels Gewest staat met de hervorming van de rijopleiding. Om shoppinggedrag tussen gewesten te voorkomen, moeten de gewestelijke hervormingen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd.

We weten intussen dat u in het Brussels Gewest de risicoperceptietest wilt invoeren en de stageperiode wilt verlengen. U bent ook voorstander van een opleiding die specifiek gericht is op de gevaren van de hoofdstad. Verder wilt u werk maken van een kwalitatieve analyse van de rij scholen en de examencentra, en wilt u de opleiding van de rijinstructeurs verbeteren. Ten slotte hebben we vernomen dat u een EHBO-cursus van twee uur wenst toe te voegen als voorwaarde om te slagen voor het theoretisch examen.

Vorige donderdag heeft de ministerraad een conceptnota met betrekking tot de hervorming van de rijopleiding goedgekeurd. Kunnen wij daar een exemplaar van krijgen?

Hebt u contact gehad met de ministers van de andere gewesten in verband met de hervormingen van de rijopleiding in hun gewest? Wat zijn uw bevindingen?

Hebt u intussen de kwalitatieve analyse van de rij scholen en de examencentra uitgevoerd? Kunt u ons die analyse bezorgen? In hoeverre en hoe wil u de opleiding van de instructeurs verbeteren?

Zijn er voldoende rijopleidingen in het Nederlands? Hebt u daar klachten over ontvangen? Net als mijn collega's in Vlaanderen ben ik er voorstander van om het theoretische examen en het praktische rijexamen te laten afleggen door mensen die de officiële talen van het gewest machtig zijn. De mogelijkheid om de examens af te leggen in een tiental talen met behulp van een tolk lijkt me geen goed signaal, als we mensen willen aansporen zich te integreren in onze samenleving. In hoeveel talen kan men op dit moment het theoretische examen en het praktische examen afleggen in Brussel? Zijn er kosten voor de overheid voor het inzetten van tolken? Hoeveel bedragen die? Hoeveel moet de klant zelf betalen voor een tolk, voor zowel het theoretische als het praktische rijexamen?

Bevat uw hervorming ook een feedbacksessie en een oefenattest? Bevat die ook een terugkomdag? Bevat uw hervorming ook een risicoperceptietest, het rijden met gps en bepaalde aanpassingen van het onderdeel met de manoeuvres die rekening houden met de gevaren van de hoofdstad?

In welke mate wil u de stageperiode verlengen? Hoe zit het met de praktische uitwerking van de twee uur durende EHBO-cursus? Wat zullen de cursisten precies leren? Hoeveel bedragen de kosten ervan?

Bevat uw hervorming ook maatregelen die net als de EHBO-cursus niet verplicht zijn bij de andere gewesten?

Welke stappen zet u om shoppinggedrag tegen te gaan?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Les principaux objectifs de la réforme consistent à améliorer la sécurité routière, intégrer le contexte métropolitain bruxellois à la formation à la conduite et maintenir un coût raisonnable. Sachant qu'un Bruxellois sur trois vit dans la précarité, il est important de veiller à ce que chacun puisse obtenir son permis de conduire sans être confronté à des obstacles financiers. La réforme met l'accent sur le candidat, le guide libre ou officiel et l'examineur.*

Les grandes lignes de la réforme ont été approuvées jeudi dernier. Le permis de conduire et le secteur des auto-écoles et des centres d'examen feront l'objet d'une prochaine note de principe.

La formation à la conduite théorique ne subit pas de modification légale. L'examen théorique pourra encore être présenté à partir de 17 ans. La réforme vise à améliorer l'apprentissage pratique des jeunes conducteurs, notamment dans le cadre de la filière libre, ainsi qu'un meilleur encadrement des guides.

La période de stage est prolongée. Un journal de bord est également prévu, dans lequel seront notamment consignées les distances parcourues, afin de stimuler les jeunes conducteurs dans leur pratique. Le livre de bord comprendra également

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik vestig eerst nog even de aandacht op de hoofddoelstellingen van de hervorming, namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid en het integreren van de grootstedelijke context in de rijopleiding. Een derde algemeen principe is het bewaken van de betaalbaarheid. In een gewest waarin een op drie mensen op de armoedegrens leeft, is het belangrijk om ervoor te zorgen dat iedereen een rijbewijs kan behalen zonder bijkomende financiële drempels te creëren. Drie partijen staan daarbij centraal, namelijk de kandidaat-bestuurder, de officiële of vrije begeleider en de examinator.

De hervormingsnota is vorige week donderdag goedgekeurd. Het gaat om de krijtlijnen, maar die zijn al heel concreet. Het rijexamen en de sector van de rijschool- en examencentra zullen het onderwerp uitmaken van een volgende hervormingsnota. Die drie categorieën zijn met elkaar verbonden, maar ik heb ervoor gekozen om eerst een solide basis te leggen voor het rijexamen vooraleer over te gaan tot de twee andere categorieën.

Het behalen van het rijbewijs bestaat uit twee onderdelen, namelijk de theorie en de praktijk. Aan de theoretische rijopleiding worden geen wettelijke wijzigingen aangebracht. Je kunt het theoretisch

des conseils pédagogiques pour le guide, afin d'améliorer les compétences, par exemple en matière de conduite avec un gps.

Le système combiné prévoit en outre deux moments de contact pédagogiques obligatoires avec le guide et quatorze heures d'auto-école avant la poursuite de la formation dans la filière libre.

La filière libre est maintenue. Une combinaison d'auto-école et de filière libre est également prévue. On peut donc opter pour la combinaison auto-école et filière libre qui associe 14 heures d'auto-école à un minimum de 6 mois de filière libre.

Le dernier système est celui qui vous permet de bénéficier d'un encadrement professionnel après 30 heures. Il s'agit d'une formation assez intense élaborée après consultation avec tous les acteurs concernés, tels que les auto-écoles, le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA), les fédérations, les associations de cyclistes et les spécialistes de la circulation.

Cette méthode nous permet de rencontrer le contexte métropolitain. Dans une grande ville, de moins en moins de gens possèdent une voiture. Certains recourent au système des voitures partagées ou à d'autres dispositifs. Il ne faudrait pas exiger de leur part d'acheter une voiture.

Enfin, de nombreux jeunes bruxellois sont au chômage, or le permis de conduire est bien souvent exigé pour obtenir un emploi. Bien que nous encourageons l'utilisation des transports publics, ce mode de transport n'est pas toujours possible dans certains secteurs comme l'aéroportuaire ou le travail de nuit. Nous voulons aider les jeunes à trouver un emploi. Après avoir suivi un cours intensif dans une auto-école agréée, le candidat pourra directement présenter l'examen.

Hormis pour le parcours intégral en auto-école, la validité du permis provisoire est de 18 mois, et plus de 36 mois comme auparavant. La formation à la conduite, qu'elle soit avec ou sans encadrement professionnel, consiste en un véritable entraînement que nous soutenons.

Nous ne prévoyons pas de journée de formation complémentaire comme en Flandre, estimant

rijexamen vandaag afleggen vanaf 17 jaar. Dat blijft zo.

Voor de praktijkopleiding wil ik beginnende bestuurders door de hervorming in hoofdzaak meer rijervaring laten opdoen, zeker in de vrije begeleiding en in het gecombineerd systeem, evenals de vrije begeleiders beter begeleiden. Ik licht dat straks meer in detail toe.

De stageperiode tijdens dewelke een kandidaat-bestuurder leert rijden, wordt verlengd. Ook worden een logboek en een handleiding voor de vrije begeleiding ingevoerd. Aan de kandidaat-bestuurder wordt gevraagd om in een logboek bij te houden hoeveel kilometers hij heeft gereden en in welke weersomstandigheden. Op die manier willen we hem ertoe aanmoedigen om toch voldoende kilometers te rijden. Dat klinkt misschien vreemd, maar het is belangrijk om die ervaring op te doen. In het handboek staan heel wat tips om de begeleider de nodige vaardigheden te laten opdoen, bijvoorbeeld veilig rijden met gps en dergelijke meer.

Beide elementen zijn opgenomen in dezelfde handleiding.

Verder is er voorzien in twee verplichte pedagogische contactmomenten voor de vrije begeleider in het gecombineerde systeem. Dat kan de vader, de moeder of iemand anders zijn die al acht jaar een rijbewijs heeft. Aan de vrije begeleider wordt gevraagd om plaats te nemen op de achterbank van de auto om de eigen kennis op te frissen en om pedagogische vaardigheden te leren. In het gecombineerde systeem volg je 14 uur rijnschool en ga je nadien verder met een vrije begeleiding. Door de invoering van de pedagogische contacten willen we vermijden dat er op een totaal verschillende manier les wordt gegeven.

Er bestaan vandaag twee systemen, namelijk de vrije begeleiding en de rijnschool. We verbeteren die en voegen er twee aan toe om de keuzemogelijkheid te vergroten. Zo kun je een systeem kiezen naargelang je eigen behoeften. Een eerste bijkomend systeem is het gecombineerde systeem waarbij je 14 uur rijnschool volgt en nadien verder oefent via de vrije begeleiding.

Het laatste systeem is dat waarbij je het examen na

qu'une formation doit être complète sans recours à un recyclage. Cette journée de rappel risque en outre de peser sur le prix du permis de conduire. Nous ignorons ensuite que faire en cas de non prestation de cette journée par le candidat car, bien que cette compétence soit régionalisée, la délivrance du permis de conduire reste fédérale.

L'âge minimum requis pour passer son permis de conduire est maintenu à 18 ans.

Nous avons l'intention de revoir l'examen et les conditions d'agrément des instructeurs d'auto-écoles une fois que nous aurons mis de l'ordre dans le système du permis de conduire.

Je rappelle ici les grandes lignes de l'examen. La partie théorique comprend un test de perception du risque en tenant compte d'une conduite en milieu urbain plus monopolisante vu la densité d'un trafic qui compte aussi des trams et des bus et de plus en plus de cyclistes.

Nous nous concertons en ce moment avec le secteur pour harmoniser les sessions d'interprétation de l'examen théorique. En 2015, 2.100 candidats ont fait appel à un interprète pour passer l'examen en une quinzaine de langues.

L'intégration d'un cours de secourisme de deux heures à la formation à la conduite est également prévue. Cette formation aux premiers secours sera organisée par la Croix-Rouge.

L'examen pratique inclut la conduite avec gps, la courtoisie au volant et la conduite écologique.

Je n'ai pas l'intention d'augmenter énormément le prix de la formation à la conduite qui doit rester accessible à tous. L'examen théorique coûte désormais 15 euros et le pratique, 36 euros.

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

30 uur professionele omkadering kunt afleggen. Dat is een vrij intense opleiding, maar die is tot stand gekomen na overleg met alle betrokken actoren, zoals de rijopleidingen, de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA), de federaties, de fietsersverenigingen en verkeersdeskundigen. Op die manier komen we tegemoet aan de grootstedelijke context. In een grootstad hebben steeds meer mensen geen eigen auto. Ze doen meer een beroep op autodelen en allerhande platforms. Je kunt die mensen of hun familieleden niet verplichten om een auto te kopen.

Verder stellen we in deze Brusselse grootstedelijke context met heel veel jeugdwerkloosheid vast dat veel werkgevers een rijbewijs vragen. Natuurlijk moedigen we mensen aan om het openbaar vervoer te nemen, maar dat is niet altijd gemakkelijk in bepaalde sectoren, zoals de luchthaven, de belendende sectoren in de Rand en voor het nachtwerk. We willen die jongeren helpen om sneller een job te vinden door hen op hun achttiende na een heel intense begeleiding in de rijkschool toegang te geven tot het rijexamen.

Het voorlopig rijbewijs is 18 maanden geldig in plaats van 36 maanden, want dat was te lang. Dat geldt voor alle trajecten met uitzondering van het vierde traject.

Die rijopleiding wordt dus een heuse training, of het nu met of zonder professionele begeleiding is. We gaan daar sterk op inzetten.

Die terugkomdag zal er in Brussel niet komen, omdat ik denk dat we daarmee ons doel zouden voorbijschieten. Ten eerste moet de rijopleiding aan de basis goed zijn. Het is dus niet de bedoeling om maanden later eventueel nog bij te sturen. Ten tweede ben ik ervan overtuigd dat een terugkomdag het behalen van een rijbewijs onvermijdelijk een stuk duurder zou maken. Ten derde weet ik niet wat er zou moeten gebeuren als een kandidaat-bestuurder bijvoorbeeld niet komt opdagen. Het gewest kan het uitgereikte rijbewijs niet afnemen, want hoewel verkeersveiligheid een gewestelijke bevoegdheid is geworden, blijft het uitreiken van een rijbewijs een federale aangelegenheid.

Voor alle duidelijkheid vermeld ik dat een kandidaat-bestuurder in alle gevallen zijn

rijexamen pas kan afleggen vanaf 18 jaar. Dat blijft dus ongewijzigd.

Zoals gezegd, zijn we ook van plan om te werken aan de examinering en de erkenningsvoorwaarden van de rijschoolinstructeurs, maar dat zal pas in een tweede fase gebeuren. Eerst moet het rijbewijs goed op orde gesteld zijn.

Om aan te tonen dat ik het parlement voldoende inlicht, zal ik een aantal krijtlijnen in verband met de examinering uiteenzetten. De theoretische test zal ook een risicoperceptietest omvatten. Daarbij gaat men aan de hand van een soort simulatiebeelden na of de kandidaat-bestuurder over voldoende vaardigheden beschikt om potentiële risico's op te merken. Ook daarin zullen we de grootstedelijke context verwerken. Rijden in een grootstad is immers iets heel anders dan rijden in een plattelandsgemeente. Er zijn veel meer prikkels in een grootstad. Het verkeer is er drukker: er zijn trams, bussen en, gelukkig maar, steeds meer fietsers. Daar willen we autobestuurders bewust van maken.

Het is mijn ambitie om de tolkensessies in het theoretisch examen te harmoniseren. In 2015 hebben 2.100 kandidaten hun examen via een tolkensessie afgelegd in vijftien verschillende talen. Dat vraagt heel wat extra omkadering voor de examencentra en daar wil ik iets aan doen. Het overleg met de sector over de harmonisering is volop bezig.

Verder wordt een EHBO-basisvorming van twee uur verplicht voor de kandidaat-bestuurder. De inhoud laat ik over aan de mensen van het Rode Kruis die de vorming uitwerken. Het betreft een aantal basisbeginselen. Bij een ongeval bijvoorbeeld moet je jezelf en je omgeving beveiligen. Dat lijkt evident, maar veel mensen staan daar niet bij stil. Verder mag je het lichaam niet verplaatsen en bij een ongeval met motorbestuurders mag je de helm niet afnemen. Mevrouw Dejonghe die zelf motorrijder is, weet dat, maar veel mensen hebben de neiging om dat wel te doen, omdat ze denken dat je de motorbestuurder beter moet laten ademen. Bij een hersenletsel kan het wegnemen van de helm enorme gevolgen hebben, zoals verlamming. Dat voorbeeld toont aan hoe belangrijk die basisvaardigheden zijn.

In het praktijkexamen zitten onder meer het rijden met gps en het tonen van hoffelijkheid en respect. Verkeersagressie komt vaak voor. Daarom is het belangrijk om niet alleen tijdens de vorming, maar ook bij het examen erop toe te zien dat kandidaat-bestuurders beseffen dat ze niet alleen zijn in het verkeer. In een grootstad rijd je altijd samen met andere weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers. Ook ecodriving vormt een onderdeel van het praktijkexamen.

Ik heb geen plannen om de kostprijs van het rijexamen fors te verhogen. De betaalbaarheid is en blijft belangrijk. We creëren geen grote financiële drempels. Het theoretische examen kost 15 euro en het praktijkexamen 36 euro. Dat is geen substantiële stijging.

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Le programme prévoit donc quatre parcours, dont une formation de 30 heures à l'issue de laquelle le candidat doit immédiatement passer l'examen pratique. Or, il me semble que c'est dans une logique inverse d'expérience au volant que vous avez prolongé le stage à neuf mois.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *La filière libre dure en effet neuf mois.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *J'approuve le principe, tout comme le manuel de conduite, mais vous prônez l'inverse avec le cours de 30 heures auprès d'un instructeur professionnel donnant un accès direct à l'examen. Les jeunes peu expérimentés sont les principales victimes de la route. L'obtention rapide du permis de conduire dans le cadre d'un emploi est essentielle. Je réprouve néanmoins ce type de formation accélérée.*

Ce nouveau parcours de 30 heures s'assortit de 10 heures de pratique en auto-école, mais cela me

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zullen dus vier verschillende trajecten komen. Bij een van de trajecten moet de kandidaat-bestuurder na een opleiding van 30 uur onmiddellijk zijn examen afleggen. Gaat dat niet in tegen de vaststelling dat ervaring op de weg noodzakelijk is om goed te kunnen rijden? Het is ook om die reden dat u de stageperiode verlengt tot 9 maanden, geloof ik?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Voor het traject met vrije begeleiding, dus zonder rijkschool, is dat inderdaad 9 maanden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat vind ik een goed idee, net als de handleiding. We moeten daar inderdaad op inzetten. Maar met het traject waarbij de kandidaat-bestuurder na 30 uur met een rijinstructeur zijn examen mag afleggen, doet u net het omgekeerde. Ik vrees dat dat niet goed zal zijn. Het zijn immers net die jongeren die heel weinig ervaring hebben op de weg, die de grootste verkeersslachtoffers zijn. Ik begrijp dat sommigen hun rijbewijs nodig hebben voor hun werk, maar ik ben er toch geen voorstander van dat we een systeem invoeren waarbij iemand zo snel zijn rijbewijs kan halen. In het buitenland bestaat

paraît insuffisant pour garantir une certaine expérience sur la route aux nouveaux conducteurs, d'autant que vous ne défendez pas la journée de formation complémentaire vu son coût.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *C'est un des arguments.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Ce sont les compagnies d'assurances qui y sont favorables. Une remise sur l'assurance auto des conducteurs ayant suivi cette journée complémentaire serait intéressante pour des jeunes qui peinent à payer leur assurance.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Que faire si le candidat ne se présente pas à la formation complémentaire ou n'obtient pas de bons résultats dans ce cadre ? Lui retirer son permis ?*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Cette possibilité doit être examinée.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *C'est impossible : il s'agit d'une compétence fédérale.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *La Flandre envisage d'organiser une telle journée, utile pour vérifier que les candidats connaissent encore bien la signalisation et leur permettant de croiser leur expérience de la conduite et les rappels.*

Quel est le coût du cours de secourisme pour la Région ? Cette formation devrait être dispensée à l'école. Je sais toutefois que ceci échappe à vos compétences.

er trouwens een gelijkaardig traject, maar daar moeten kandidaat-bestuurders veel meer uren, namelijk 50 tot 60 uur, rijtschool volgen.

Met het nieuwe traject van 30 uur komt er inderdaad 10 uur rijtschool bij, maar daarmee hebben de kandidaat-bestuurders toch niet zo veel meer ervaring op de baan opgedaan.

U bent ook geen voorstander van de terugkomdag vanwege de kosten die daaraan verbonden zijn.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat is een van de redenen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- We moeten inderdaad rekening houden met de kostprijs. Volgens mij zijn er verzekeringsmaatschappijen die voorstander zijn van een terugkomdag. Een eventuele korting op de autoverzekering op basis van die terugkomdag, zou interessant kunnen zijn voor de jongeren, voor wie het vaak heel duur is om een verzekering af te sluiten.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Wat gaat u doen als de kandidaat-bestuurder niet goed presteert of niet komt opdagen? Gaat u het rijbewijs afnemen?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat moet bekeken worden.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat is niet mogelijk, want dat is een federale bevoegdheid.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Vlaanderen denkt ernstig na over de invoering van een terugkomdag. Dat is goed om onder meer na te gaan of de bestuurders de verkeersborden nog kennen. Ik besef dat de kennis vanaf het begin juist moet zijn, maar door te rijden op de weg komen er soms nieuwe inzichten. Een terugkoppeling lijkt me een heel goede zaak.

U hebt niet gezegd wat de kostprijs van de EHBO-cursus voor het gewest is. Het is goed dat jongeren een EHBO-cursus krijgen, maar ik ben er voorstander van dat die op school wordt gegeven. Ik weet dat u daarvoor niet bevoegd bent.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *C'est néanmoins une bonne piste de réflexion. Dans le cadre du permis de conduire, les cours de secourisme se concentrent sur le premier secours en situation d'accident de la route.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *C'est un point important. Lorsqu'on évoque les premiers secours, on songe à la réanimation, à la position de sécurité... Mais, dans le cadre d'un accident de la route, on ne peut rien faire.*

Mme la présidente.- Selon le règlement, vous avez droit à deux minutes et une question complémentaire. Or, vous avez la parole depuis cinq minutes.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Concernant les interprètes, leur utilisation pour 2.100 candidats en quinze langues l'an passé me pousse à plaider pour que, dans un souci d'intégration, nous nous attelions urgemment à exiger des gens qu'ils apprennent les langues de la Région.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME FATOUMATA SIDIBÉ

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Los daarvan, vind ik het een waardevol denkspoor. De cursus in de rijopleiding gaat enkel over EHBO bij een ongeval in het verkeer.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Daar wijst u op een belangrijk punt. Bij EHBO denken we aan reanimatie en het draaien van het slachtoffer enzovoort, maar eigenlijk mag je in het verkeer niets doen.

Mevrouw de voorzitter.- Volgens het reglement beschikt u over twee minuten en één bijkomende vraag. U bent al vijf minuten langer bezig.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Nog een laatste punt in verband met de tolken. Ik vind die 2.100 kandidaten van vorig jaar in vijftien talen echt heel veel. Het lijkt mij logisch dat we als samenleving mensen vragen om in te burgeren en de talen van het gewest te leren. Daar moeten we dringend werk van maken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBÉ

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE

PUBLIQUE,

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

concernant "les femmes, la sécurité et le sentiment d'insécurité dans l'espace public".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme Sidibé.

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- L'espace public n'appartient pas aux femmes. C'est hélas encore un constat. De nombreux mois se sont écoulés depuis nos dernières discussions sur ce sentiment d'insécurité des femmes. Ce débat faisait suite à l'étude de Marie Gillow présentée par Brussels Studies en juin 2015 et intitulée "Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies".

Depuis lors, ce thème a été sous les feux de l'actualité à la suite de nombreux incidents survenus dans différentes villes européennes, y compris en Belgique. Les inégalités entre les hommes et les femmes en matière de déplacements à Bruxelles sont criantes. Les femmes revendiquent leur droit à l'espace public qu'il s'agit donc pour elles de reconquérir.

Ce sentiment d'insécurité n'est pas vécu de la même manière selon que l'on soit un homme ou une femme. La conception ou l'aménagement d'un espace peuvent soit accentuer les inégalités entre les sexes, soit favoriser leur égalité. Les femmes n'ont pas à gérer de manière individuelle ce sentiment d'insécurité ni même l'insécurité.

Il est temps que les pouvoirs publics prêtent une attention spécifique à cette thématique et qui tienne compte des obstacles que les femmes rencontrent. Il est temps qu'ils l'envisagent à travers une vision de genre afin de lutter contre cette discrimination spatiale indirecte.

Le sentiment d'insécurité est bien connu des

NETHEID,

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

betreffende "vrouwen, veiligheid en het onveiligheidsgevoel in de openbare ruimten".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- *Vrouwen voelen zich helaas nog steeds niet altijd veilig in de openbare ruimten. Maanden geleden hebben we daarover een debat gevoerd naar aanleiding van de studie van Marie Gillow en sindsdien heeft het thema van het onveiligheidsgevoel van vrouwen veel aandacht gekregen, zowel in België als in andere Europese steden. Er gaapt een kloof van ongelijkheid tussen mannen en vrouwen als het gaat om het zich verplaatsen in Brussel. Daarom willen vrouwen de openbare ruimte heroveren.*

Mannen en vrouwen beleven dat onveiligheidsgevoel niet op dezelfde manier. De manier waarop een ruimte ontworpen of ingericht werd, kan die genderongelijkheid versterken of verminderen.

Het is hoog tijd dat de overheid daar bijzondere aandacht aan besteedt en rekening houdt met de moeilijkheden die vrouwen ondervinden. De overheid moet een visie ontwikkelen op genderongelijkheid om die onrechtstreekse ruimtelijke discriminatie aan te pakken.

Dat onveiligheidsgevoel weerhoudt vrouwen ervan om s' avonds buiten te komen of op bepaalde plaatsen te komen en zonder vrees te genieten van de openbare ruimten.

Die onveiligheid wordt nog versterkt door andere stedelijke verschijnselen zoals vuile straten, onaangepaste verlichting, gedumpt afval, braakliggende terreinen, verlaten of gekraakte gebouwen, geluidshinder, ingeslagen autoruiten en

femmes. Traverser une rue mal éclairée, longer un couloir de métro peu fréquenté en soirée et même parfois en journée relèvent du parcours de la combattante. Ce sentiment d'insécurité empêche les femmes de sortir le soir, de fréquenter certains lieux et de jouir librement et sans angoisse de l'espace public.

Cette insécurité est par ailleurs exacerbée par d'autres phénomènes que nous rencontrons dans nos villes : la malpropreté des rues, les éclairages peu adaptés, les dépôts d'immondices, les terrains vagues, les immeubles abandonnés ou squattés, les nuisances sonores, les bris de glaces de voitures, le manque de toilettes publiques. On l'a vu également, les femmes ne sont pas à l'abri de violences au moment de grands rassemblements publics, qui deviennent aussi anxiogènes.

Dans l'espace public, la parole se libère et le silence est brisé à l'encontre des femmes. Les agressions verbales ou physiques, le harcèlement de rue, les gestes ou les regards déplacés et les intimidations sont légion et constituent autant de violences qui n'apparaissent pas dans les statistiques et qui expliquent aussi en partie ce sentiment d'insécurité.

Souvent les femmes affirment prendre des précautions à des degrés divers lors de leurs déplacements en ville, surtout après la nuit tombée. Bon nombre de femmes ne sortent jamais seules. Celles qui sortent tout de même sans être accompagnées jaugent l'espace public. Les femmes ne sont jamais tout à fait défendues dans les espaces publics urbains.

Elles sont donc contraintes de jauger l'espace public par rapport aux risques potentiels que présente une situation. Ainsi, dans certaines villes, y compris Bruxelles, les femmes s'interdisent certaines zones. Les femmes représentent un groupe d'usagères spécifiques. Elles consomment l'espace public autant sinon plus que d'autres publics. Elles accompagnent les enfants à l'école ou encore font les courses,... Par ailleurs, beaucoup de femmes n'ont pas la possibilité de disposer d'un véhicule et recourent dès lors au transport en commun ou à la marche.

D'ailleurs, les femmes sont surreprésentées dans les transports en commun. Elles se déplacent par ailleurs plus souvent à pied, moins en vélo... Plus

een gebrek aan openbare toiletten. Ook blijken vrouwen niet veilig voor geweld bij massabijeenkomsten.

Verbale en fysieke agressie tegenover vrouwen nemen in de openbare ruimte sterk toe. Dat geweld, dat deels een verklaring voor het onveiligheidsgevoel vormt, is nauwelijks in de statistieken terug te vinden.

Heel wat vrouwen geven toe dat ze voorzorgsmaatregelen nemen wanneer ze zich in de stad moeten verplaatsen, zeker wanneer het donker is. Sommigen komen niet langer alleen buiten, anderen houden de omgeving nauwlettend in de gaten.

In een aantal steden, waaronder ook Brussel, mijden vrouwen bepaalde buurten. Toch maken vrouwen minstens even vaak gebruik van de openbare ruimte als andere groepen, al was het maar om de kinderen naar school te brengen en boodschappen te doen. Bovendien hebben heel wat vrouwen geen auto, dus gebruiken ze het openbaar vervoer of gaan ze te voet. Meer dan de helft van de voetgangers in Brussel is een vrouw. Mannen maken meer gebruik van de openbare ruimte voor hun ontspanning.

De VN doet een aantal aanbevelingen in verband met de inrichting van de openbare ruimte. Zo moet de toegang tot de ruimte gemakkelijk zijn, moet ze goed verlicht zijn, moet de signalisatie duidelijk zijn, moeten doorgangen vrij en goed onderhouden zijn, moet de volledige ruimte te overzien zijn en mogen er geen plekken zijn waar iemand zich ongezien kan schuilhouden.

De mobiliteit moet op de verschillende groepen die de openbare ruimte in de loop van de dag gebruiken, zijn afgestemd. Er zijn aanpassingen nodig voor kinderen en ouderen, die vaak door vrouwen worden begeleid, lage en brede voetpaden voor kinderwagens, rolstoelen en looprekken, zones waarin de snelheid beperkt wordt, schone, veilige en gemakkelijk toegankelijke toiletten en ruimten om baby's te verluieren.

Al die aanbevelingen kunnen het best in samenwerking met vrouwen worden uitgevoerd. Een aangepast mobiliteitsbeleid is essentieel om het veiligheidsgevoel van vrouwen in de openbare ruimte en hun welzijn in het algemeen te

de 50% des piétons bruxellois sont en fait des piétonnes. Les hommes fréquentent davantage l'espace public pour les loisirs.

Dans l'étude intitulée "Conception et aménagement d'espaces publics sûrs pour les femmes et les filles", l'Organisation internationale des Nations unies (ONU) émet une série de recommandations. Les parcs, les arrêts de bus, les terrains de sport, les places publiques, les parkings, etc., qui ont été conçus et aménagés en tenant compte des besoins de sécurité des femmes et des filles présentent les caractéristiques suivantes : accès facile en direction et en provenance de l'espace, déplacement facile à l'intérieur de l'espace, bon éclairage permettant de voir et d'être vu, panneaux de signalisation faciles à lire, passages dégagés bien entretenus où les usagers se voient facilement les uns les autres, bonne visibilité de l'espace tout entier, sans recoins pouvant servir de cachette, etc.

La mobilité doit être pensée en fonction des divers groupes d'usagers aux différents moments de la journée. Il faut prévoir des équipements pour les enfants et les personnes âgées - dont les femmes sont souvent les gardiennes -, des trottoirs bas et larges pour les poussettes, les fauteuils roulants et les déambulateurs, des zones à vitesse réduite, des toilettes propres, sécurisées et faciles d'accès, des endroits pour changer les couches.

La consultation et la mise en pratique de toutes les mesures recommandées par le monde associatif sont très importantes. En effet, la meilleure façon de créer un espace public sécurisé et convivial consiste à collaborer avec les personnes intéressées par la question. Les politiques de mobilité sont essentielles pour améliorer le quotidien féminin dans l'espace public. Penser la mobilité et l'espace public au travers du prisme du genre est devenu pertinent pour améliorer le sort des femmes. Notre parlement a d'ailleurs voté une résolution sur l'approche intégrée de la dimension de genre dans nos politiques.

En juin 2015, à l'occasion d'un débat sur le sentiment d'insécurité des femmes lors de leurs déplacements en ville, vous avez rappelé une série de mesures, ou à tout le moins d'orientations, que vous entendiez prendre.

Vous nous disiez collaborer avec le ministre-président Rudi Vervoort à l'élaboration d'un plan

verbeteren. Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement keurde overigens een resolutie goed in verband met een geïntegreerd genderbeleid.

In juni 2015 verklaard u dat u een reeks maatregelen wilde nemen om het onveiligheidsgevoel bij vrouwen in de openbare ruimte weg te nemen.

Zo wilde u onder meer de verlichting van de openbare ruimte aanpakken met een verlichtingsplan. Hoever staat u daarmee?

Zijn er werken in de openbare ruimte aan de gang waarbij rekening wordt gehouden met de genderdimensie?

De MIVB en de vzw Amazone zouden een groep deskundigen aanduiden om een actieplan op te stellen rond de verbetering van het veiligheidsgevoel bij vrouwen op het openbaar vervoer en in de openbare ruimte. Hebt u zicht op die werkzaamheden?

Welke specifieke initiatieven neemt u rond de veiligheid van de openbare ruimte en lastigvallen op straat? Overlegt u met andere overheden?

Zorgde u ervoor dat medewerkers en ambtenaren konden samenkomen om hun standpunten uit te wisselen? Met welk resultaat?

U zei dat er veel meer personeel aanwezig is in de metrostations en dat u die fysieke aanwezigheid nog wilde uitbreiden. Welke maatregelen nam u om de menselijke aanwezigheid in bepaalde metrostations te vergroten?

Welke resultaten boekte u in verband met veiligheid?

éclairage. Comme vous le savez, l'éclairage public joue un rôle essentiel dans la perception nocturne des espaces publics à différents niveaux, notamment sécuritaire. Où en est l'élaboration de ce plan ?

Quels sont les aménagements en cours qui prennent en compte la dimension de genre ? Vous aviez notamment annoncé le réaménagement du rond-point Schuman, lieu de nombreux harcèlements de fonctionnaires européennes, notamment.

Vous nous indiquiez également que la STIB a mené un projet avec l'asbl Amazone en vue de constituer un groupe d'experts sur la préparation d'un plan d'action. Celui-ci est axé sur les pistes d'amélioration du sentiment d'insécurité des femmes, tant dans les transports que dans l'espace publics. Quel écho avez-vous de ces travaux ?

Concernant la sécurité dans l'espace public et le harcèlement de rue, quelles sont les initiatives que vous menez spécifiquement ? Y a-t-il concertation avec les autres entités fédérées ?

Une rencontre a-t-elle été organisée avec votre cabinet, mais également devant l'administration, afin que les collaborateurs et les fonctionnaires puissent échanger leurs vues, comme vous l'aviez suggéré ? Dans l'affirmative, quelles sont les suites données à cette rencontre ?

Par ailleurs, vous nous indiquiez que la présence physique du personnel dans les métros avait considérablement été renforcée et que vous entendiez poursuivre dans cette voie. Quelles sont dès lors les mesures que vous avez prises en vue de renforcer la présence humaine dans certaines stations de métro ?

S'il en existe déjà, quels sont les résultats que vous avez pu obtenir en termes de sécurité ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- La sécurité des femmes dans l'espace public est une problématique

Bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte is*

à prendre au sérieux. Le plan concernant l'éclairage est en voie d'élaboration. J'espère qu'une première zone du plan général pourra déjà être couverte dans les mois qui viennent.

La zone du canal, de la Porte de Ninove à Saintelette, n'est pas actuellement attractive comme lieu de promenade, que ce soit pour les hommes ou pour les femmes. Mais nos priorités portent également sur l'avenue du Port, la rue Royale, le quartier européen... Une promenade lumière a été organisée dans la zone du canal, où nous avons invité tout le monde. Beaucoup de femmes sont venues pour partager leurs aspirations et leurs questions spécifiques.

Tout cela est en cours, avec un plan global, mais aussi des projets très concrets.

Parallèlement, nous travaillons à de nouvelles installations lors des réaménagements de voiries publiques, en remplaçant les anciennes infrastructures afin d'améliorer l'éclairage. Nous ajoutons également de l'éclairage supplémentaire à la demande de citoyens, de la police ou d'entreprises. Dans le cadre de chantiers, nous accordons aussi une grande attention aux installations lumineuses temporaires.

Pour le rond-point Schuman, la sélection des architectes pouvant élaborer un avant-projet est en cours. Le sentiment d'insécurité est un élément à part entière du dossier, puisque nous voulons que le rond-point Schuman devienne un véritable lieu de rencontre. Nous avons explicitement prévu la sécurité pour tous les usagers, jour et nuit.

En ce qui concerne le projet de l'asbl Amazone, qui a vu le jour en 2015 et pour lequel existent plusieurs ateliers, la STIB s'est engagée à mener des actions quotidiennes et à en assurer un suivi par la mise en place d'actions concrètes. À l'avenir, poursuivant dans la même voie, la STIB engagera encore des partenariats avec le secteur associatif spécialisé en matière de dénigrement des femmes.

Parallèlement, évoquons la campagne "Respect" qui vise la sensibilisation au vivre ensemble dans les transports publics, tant il est vrai que la dimension de genre y a sa place.

Par ailleurs, de la prévention dans le domaine technique, de l'infrastructure et de la propreté est

een ernstige problematiek.

Wij werken momenteel aan een globaal verlichtingsplan. Normaal gezien zullen we de komende maanden een eerste zone kunnen aanpakken. Onze prioriteit gaat uit naar de kanaalzone, van de Ninoofsepoort tot Saintelette, maar ook naar de Havenlaan, de Koningsstraat en de Europese wijk.

Daarnaast vervangen wij de oude straatverlichting bij de heraanleg van straten of pleinen en plaatsen wij bijkomende verlichting op verzoek van de burgers, de politie of de bedrijven. Wij hechten ook bijzondere aandacht aan de tijdelijke verlichting tijdens werkzaamheden.

Voor het Schumanplein is de selectie van de architecten nog aan de gang. De veiligheid is een volwaardig element in dat dossier, aangezien wij van het Schumanplein een echte ontmoetingsruimte willen maken.

In het kader van het project van de vzw Amazone heeft de MIVB zich ertoe verbonden om dagelijkse acties te ondernemen en de resultaten op te volgen. In de toekomst zal de MIVB nog andere partnerschappen sluiten met verenigingen die denigrerend gedrag ten opzichte van vrouwen trachten te bestrijden.

Het klopt dat de genderdimensie ook aandacht verdient in de campagne Respect die de MIVB voert over het wederzijdse respect in het openbaar vervoer.

Wij nemen overigens tal van preventieve maatregelen op het vlak van de infrastructuur en de netheid. Zo zijn er al enkele jaren zowel noodknoppen binnen als buiten de gecontroleerde zone.

De minister-president werkt aan een hervorming van de stedenbouwkundige normen. Veiligheid en comfort zullen daarbij belangrijke begrippen zijn. Ik zal er samen met mevrouw Debaets op toezien dat die punten in de nieuwe tekst worden opgenomen.

U verwijst terecht naar het artikel van Marie Gillow dat op 1 juni 2015 in Brussels Studies is verschenen. Wij hebben uitvoerig over dat onderwerp gedebatteerd op 25 juni 2015. De

également réalisée. Par exemple, depuis quelques années déjà, les boutons d'appel d'urgence se trouvent à l'intérieur et à l'extérieur de la zone de contrôle, sur un totem.

Le ministre-président a également lancé une réforme de l'ordonnance urbanistique. Les normes urbanistiques sont ainsi réexaminées. Dans ce cadre, sécurité et confort sont des notions importantes. Nous veillerons, avec Mme Debaets, à ce que ces points soient respectés lors de l'approbation définitive de l'ordonnance. Vous faites référence, à juste titre, à l'article de Marie Gillow qui est paru le 1er juin 2015 dans Brussels Studies. Nous avons largement débattu sur le sujet lors de la séance du 25 juin 2015.

Cette chercheuse est également venue donner une conférence à tous mes collaborateurs en septembre 2015. Le but était de les sensibiliser à l'importance de chaque dossier rencontré. Une conférence avec Marie Gillow a également été organisée au sein de Bruxelles Mobilité pour les fonctionnaires. L'action de sensibilisation se poursuit donc.

À l'automne, j'organiserai une rencontre avec des femmes pour savoir comment elles ressentent la mobilité en Région bruxelloise. Je collaborerai avec Amazone et mon administration pour préparer cette rencontre.

Le 28 avril, le gouvernement a décidé d'augmenter la présence humaine dans les stations de préméto et méto. Ce renforcement par plus de 300 équivalents temps plein ne pourra qu'améliorer fortement la sécurité des femmes.

Il reste à lancer des campagnes de sensibilisation. Nous devons poursuivre nos investissements dans les infrastructures. Nous prévoyons d'ailleurs d'augmenter encore le nombre de caméras et d'agents de sécurité sur le réseau de la STIB.

N'oublions toutefois pas que le comportement des hommes est toujours à la base de ces problèmes, et que l'éducation a un rôle essentiel à jouer. Les mères doivent aussi prendre leurs responsabilités et sensibiliser leurs garçons au fait que certains comportements ne sont pas acceptables. J'espère qu'à l'avenir, le respect retrouvera sa place dans notre société.

onderzoekster heeft voorts een uiteenzetting gehouden voor mijn medewerkers en voor de ambtenaren van Brussel Mobiliteit. Het bewustmakingswerk wordt dus voortgezet.

In het najaar zal ik samen met Amazone een ontmoeting organiseren waarop vrouwen kunnen aangeven hoe zij de veiligheid in het openbaar vervoer ervaren.

Op 28 april heeft de regering beslist om 300 bijkomende voltijdse equivalenten in de (pre)metrostations aan te stellen. Die extra menselijke aanwezigheid moet de veiligheid aanzienlijk verbeteren. Wij zijn voorts van plan om nog meer camera's op het MIVB-net te plaatsen en nog meer veiligheidsagenten in te zetten.

Wij mogen evenwel niet vergeten dat het gedrag van de mannen aan de basis van het probleem ligt. Bewustmaking en opvoeding zijn dus bijzonder belangrijk. Ook moeders moeten hun verantwoordelijkheid nemen en hun zonen erop wijzen dat bepaald gedrag niet door de beugel kan. Alleen op die manier kunnen we naar een respectvolle maatschappij evolueren.

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

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- La reconquête de l'espace public par les femmes est un vaste chantier. Le sexisme ordinaire est présent dans tous les milieux. C'est parfois la forme qui change, mais le fond reste le même.

Vous parlez du travail qui a été mené avec le groupe Amazone et des recommandations qui ont été transmises à la STIB. Est-ce qu'un rapport existe sur ce travail ?

M. Pascal Smet, ministre.- Si ce rapport existe, je vous le communiquerai.

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Il serait effectivement intéressant d'en disposer. Il serait bien que des rencontres aient lieu avec l'administration, mais aussi avec Bruxelles Mobilité sur cette thématique.

Une dimension positive pourrait se retrouver dans le fait que des stations de métro, d'arrêts de bus, pourraient porter des noms de femmes. Cela permettrait de mettre à l'honneur des femmes qui ont construit l'histoire de ce pays.

On pourrait s'inspirer de toute une série de mesures prises dans d'autres villes européennes et américaines qui ont agi sur la perception des femmes dans l'espace public. Nous avons eu un débat sur la possibilité qu'auraient les femmes de demander aux transports en commun de s'arrêter en chemin lorsque les arrêts sont trop éloignés. Vous ne semblez pas trouver cela nécessaire, alors que cela mériterait qu'on y réfléchisse.

Il faut être à l'affût de ce qui se fait ailleurs, même si l'on sait que cela dépasse votre champ de compétences. J'interpellerai M. Vervoort sur ce thème.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- *Er is nog heel wat werk aan de winkel. Seksisme komt in alle milieus voor. Het kan verschillende vormen aannemen, maar het probleem blijft hetzelfde.*

U zegt dat u met de vzw Amazone samenwerkt en aanbevelingen aan de MIVB hebt overgemaakt. Bestaat er een verslag over dat werk?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Als een dergelijk rapport bestaat, zal ik het u bezorgen.*

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- *Het zou goed zijn om ontmoetingen te organiseren met de administratie en met Brussel Mobiliteit.*

Wij zouden een positief signaal kunnen geven door bepaalde metrostations of bushaltes namen te geven van vrouwen die een belangrijke bijdrage aan de geschiedenis van dit land hebben geleverd.

Tot slot zouden we ook een voorbeeld kunnen nemen aan bepaalde maatregelen die in andere Europese of Amerikaanse steden zijn genomen. Ik denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid voor vrouwen om aan de buschauffeurs te vragen om onderweg te stoppen als de haltes te ver van hun bestemming zijn. U leek dat niet nodig te vinden, maar het is belangrijk om oog te hebben voor wat er elders gebeurt, ook al overstijgt dat uw bevoegdheden. Ik zal de heer Vervoort over dit thema interpellieren.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la signalisation des problèmes de circulation et des travaux en cours à Bruxelles".

Mme la présidente. - La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR). - M. le ministre, nous sommes actuellement dans une situation inédite de travaux liés aux infrastructures routières qui affectent gravement la mobilité bruxelloise.

(Remarques de M. Smet)

Pourtant, les informations dont disposent les automobilistes sont parcellaires, incohérentes et inefficaces. Tunnel Stéphanie, tunnel Montgomery, viaduc Reyers, boulevard de la Woluwe, chaussée de Gand, piétonnier. S'ajoutent à cela tous les points noirs qui posent problèmes régulièrement : la fermeture du bois de la Cambre en cas d'intempéries, le tunnel Léopold II, etc.

À nouveau, plutôt que de donner des informations utiles aux automobilistes tels que des itinéraires alternatifs, des temps de parcours, soit des données positives qui donnent envie de s'engager, les renseignements donnés se bornent à des constats de tunnels ou de bois fermés, par exemple.

Dans le même ordre d'idée, j'avais déposé l'an dernier un texte d'ordonnance qui n'a pas encore été discuté au sein de ce parlement, dans le but de moderniser la signalétique utilisée dans les tunnels. Celle-ci sert aujourd'hui principalement à annoncer des files une fois qu'on en est prisonnier. À quoi sert un tel système ?

L'idée était aussi de pouvoir moduler les limitations de vitesse des véhicules pour assurer plus de fluidité du trafic. Cela fonctionne ailleurs, pourquoi cela ne fonctionnerait-il pas chez nous ?

Des panneaux mobiles présents un peu partout

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

betreffende "de melding van verkeersproblemen en werken in Brussel".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - *We bevinden ons momenteel in een ongeziene situatie op het vlak van werkzaamheden die de Brusselse mobiliteit zwaar aantasten.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

De informatie waarover automobilisten beschikken, is onvolledig, incoherent en inefficiënt. Naast de Stefaniatunnel, de Montgomerytunnel, het Reyersviaduct, enzovoort, zijn er nog de klassieke zwarte punten die regelmatig voor problemen zorgen: de sluiting van het Terkamerenbos bij onweer, de Leopold II-tunnel, enzovoort.

In plaats van de automobilisten te informeren over alternatieve routes en rijtijden, beperkt de informatie zich tot de constatactie dat bepaalde tunnels of bossen ontoegankelijk zijn.

Ik heb vorig jaar een voorstel van ordonnantie ingediend om de communicatie aan de weggebruikers in de tunnels te moderniseren. Momenteel meldt die alleen files aan wie er al in staat. Welk nut heeft dat? Het idee was ook om de snelheidsbeperking van voertuigen te moduleren om een vlot verkeer te garanderen. Zoiets werkt elders. Waarom niet bij ons?

Momenteel melden mobiele panelen overal in de stad gesloten tunnels en wegwerkzaamheden. Die panelen zouden ook informatie kunnen bevatten over hoe automobilisten hun traject kunnen aanpassen of de rijtijd berekenen.

Waarom kan informatie die via de gps kan worden verkregen niet in real time worden meegedeeld aan de Brusselaars? Toen ik onlangs vastzat in de

dans la ville annoncent aujourd'hui des tunnels fermés et des travaux, alors que ceux-ci pourraient donner ces informations de façon à pouvoir adapter son trajet, à emprunter un itinéraire bis ou à calculer son temps de parcours.

Pourquoi ce qu'il est possible d'obtenir via un simple gps est-il impossible à communiquer aux Bruxellois en temps réel ? Par exemple, alors que j'étais l'autre jour bloquée dans le tunnel Léopold II, j'apprenais, au-dessus de ma tête, qu'il y avait des files jusqu'à la Basilique. Ce qui est intéressant, c'est de savoir combien de temps il faut pour aller jusque-là. Annoncer les travaux, c'est bien, mais qu'on couple alors cette information avec des propositions de trajets alternatifs !

Pourquoi les autorités régionales continuent-elles, malgré l'ampleur des points problématiques à Bruxelles, avec les mêmes vieilles recettes depuis les années 80 ? Il faudrait plus que jamais être proactif, innovant, connecté, pour améliorer tant que faire se peut la vie des automobilistes à Bruxelles, déjà si malmenée.

Un autre dossier connexe est le téléjalonnement, dont on parle beaucoup. Il est annoncé pour la fin de l'année, mais de quelle dimension ? J'ai un peu peur qu'il ne se limite à un tout petit périmètre dans le centre de Bruxelles. C'est mieux que rien, mais honnêtement, on est encore loin de proposer aux Bruxellois et aux usagers de la ville une solution satisfaisante. Ce téléjalonnement existe dans toutes les grandes villes européennes.

Comment se fait-il qu'ici on s'en préoccupe seulement maintenant ? Il y a un problème !

Un autre élément qui a de quoi démoraliser les automobilistes à l'approche de Bruxelles et affecter l'activité économique de notre Région, ce sont les panneaux qui ont fleuri sur le ring pour annoncer la fermeture des tunnels. À quoi sert-il d'annoncer aux Quatre Bras de Tervuren que le tunnel Stéphanie est fermé, si ce n'est à dégoûter de se rendre à Bruxelles ceux qui n'y sont pas obligés.

Les panneaux mobiles lumineux ne font que signaler les travaux en cours. Or, d'innombrables problèmes se sont posés pour accéder à Brussels Airport, et rien n'était annoncé en amont. Pourtant, nombreux sont ceux qui s'y rendent par le boulevard Léopold III ou le boulevard Reyers. Des

Leopold II-tunnel hoorde ik dat er files stonden tot aan de basiliek. Dat is goed, maar het zou interessanter zijn te weten hoe lang het duurt om er te geraken en welke alternatieve routes er zijn.

Waarom houdt het gewest zich, ondanks de vele problemen, aan de verouderde communicatiemethoden uit de jaren tachtig? We zouden meer dan ooit proactief, innoverend en verbonden moeten werken.

Er wordt ook veel gesproken over het parkeerleidingssysteem dat tegen het eind van het jaar wordt aangekondigd. Op welke schaal zal dat ingevoerd worden? Ik vrees een beetje dat het zich tot een kleine perimeter in het centrum van Brussel zal beperken.

In veel andere steden bestaat zoiets al. Waarom begint het gewest daar nu pas mee?

De borden op de Ring die de sluiting van de tunnels aankondigen, ontmoedigen de automobilisten om naar Brussel te rijden. Waarom moet de sluiting van de Stefaniatunnel in Tervuren al worden aangekondigd?

Lichtgevende mobiele borden kondigen de huidige werkzaamheden aan maar er waren bijvoorbeeld heel wat problemen om Brussels Airport te bereiken en daarvoor werd niets op voorhand aangekondigd. Heel wat mensen rijden via de Leopold III-laan of de Reyerslaan naar de luchthaven. Ook daar moeten de werkzaamheden dus worden aangekondigd.

Hebt u daarover contact gehad met de overheden die verantwoordelijk zijn voor de toegang tot de luchthaven?

Hoe wordt de signalisatie van de werkzaamheden in Brussel momenteel beheerd? Welke diensten zijn daarbij betrokken? Bestaat er een bepaalde procedure voor de signalisatie?

Hoe wordt de coherentie gewaarborgd? Soms staat een bord te dicht bij het vorige bord of op een vreemde plaats. Waarom wordt een bepaald soort informatie op de ene plaats geboden en niet op de andere? Werken de gemeenten daar systematisch aan mee?

Vindt u het niet beter om positieve informatie te

explications pouvaient donc être apportées en amont.

Avez-vous rencontré les autorités qui gèrent le ring et les accès à l'aéroport pour évoquer ce point ?

J'en viens à des questions plus générales. M. le ministre, comment est gérée la signalisation des travaux en cours à Bruxelles aujourd'hui ? Quels services sont sollicités ? Quelle est la procédure mise en place pour cette signalisation ?

Qu'est-il mis en place pour assurer un minimum de cohérence, tenant compte du fait que, de temps en temps, j'ai pris des photos de panneaux dont l'emplacement interpelle : trop près du précédent, en des lieux parfois curieux ? Pourquoi trouve-t-on un certain type d'information à un endroit plutôt qu'à un autre ? Les communes sont-elles systématiquement parties prenantes ?

Ne pensez-vous pas qu'il serait plus opportun de donner des informations positives aux automobilistes ? Si oui, quand pourrions-nous en bénéficier ? Quel est le nombre de portiques informatifs dont vous disposez sur notre territoire ? Quel est le coût de ces derniers ? Quel est le procédé utilisé pour modifier les informations ? Sont-ils connectés via internet ou nécessitent-ils une intervention manuelle ? Si tout cela était géré à distance, ce serait beaucoup plus simple.

Souhaitez-vous placer des portiques informatifs à certains endroits ? De très nombreuses capitales disposent de grands portiques sur les axes importants. C'est un dispositif supplémentaire à celui des tunnels. Il ne s'agit pas non plus de panneaux mobiles, mais d'un autre type de signalétique.

Une modernisation et/ou amélioration des informations diffusées dans les tunnels est-elle en gestation ? Si oui, où en êtes-vous dans le processus ? Quand ce processus va-t-il aboutir ?

Concernant les chantiers sur la voie publique, quels qu'ils soient, comment est-ce prévu réglementairement ? À partir de quel moment met-on en place un système annonçant les travaux ou, un jour peut-être, un itinéraire bis ?

geven aan de automobilisten? Wanneer kunt u daarmee van start gaan? Hoeveel informatiezuilen staan er op ons grondgebied? Hoeveel kosten die? Hoe wordt de informatie erop gewijzigd? Zijn de zuilen met het internet verbonden of is er een handmatige ingreep nodig? Het zou namelijk eenvoudiger zijn om zoiets op vanop afstand te bedienen.

Wilt u slechts op bepaalde plekken informatiezuilen plaatsen? Heel wat hoofdsteden beschikken over grote infoborden op belangrijke wegen.

Staat er een modernisering en/of een verbetering op stapel van de informatie die in de tunnels wordt verspreid? Hoever staat dat proces? Wanneer zal alles operationeel zijn?

Wat zegt het reglement over werven op de openbare weg? Vanaf wanneer moeten de werkzaamheden systematisch aangekondigd en op termijn hopelijk ook de alternatieve routes?

Discussion

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Alors que le gouvernement mobilise des moyens inédits en faveur de la mobilité - rénovation d'infrastructures comme les tunnels, ou déploiement significatif du transport en commun -, il est sensé de souligner la nécessité de mesures d'accompagnement permettant d'optimiser les déplacements sur notre territoire.

Mme d'Ursel a raison de rappeler les progrès considérables qu'il nous reste à faire en matière de téléjalonnement. Je me permettrai de revenir sur les considérations que nous avons formulées en séance plénière du 29 avril dernier lors du débat sur la rénovation des tunnels.

D'abord, les outils de téléjalonnement sont d'autant plus efficaces qu'ils sont mis à la disposition des automobilistes suffisamment en amont de leur parcours. L'on constate que l'essentiel des embarras de circulation sont encore dus au nombre considérable de navetteurs se déplaçant en voiture. Il y a donc lieu d'envisager un déploiement du téléjalonnement en coopération avec les Régions voisines, déploiement qui, à terme, devrait être complémentaire et intégré.

Remarquons qu'une telle logique n'est pas révolutionnaire. Elle renvoie à l'idée d'une gestion de la mobilité à l'échelle métropolitaine telle que conçue par la sixième réforme de l'État.

Ensuite, les investissements considérables de la Région dans des infrastructures comme les tunnels n'auront de sens que si ces dernières participent à un réseau de transport multimodal et performant. De fait, il importe qu'un réseau de téléjalonnement ne se limite pas à faire la promotion du meilleur axe de pénétration ou de l'offre de parking en ville. Les informations délivrées doivent aussi, et surtout, servir à la promotion de l'offre en transports publics ou alternatifs permettant d'optimiser l'accès au territoire régional.

Considérant que le déploiement d'outils de téléjalonnement à l'intention des automobilistes en amont du territoire bruxellois bénéficierait

Bespreking

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

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Terwijl de regering nooit geziene middelen voor mobiliteit vrijmaakt, zijn er ook begeleidende maatregelen nodig om de verplaatsingen binnen het gewest te optimaliseren.*

Er is nog heel wat werk op het vlak van parkeergeleiding. Instrumenten voor parkeergeleiding zijn des te efficiënter indien automobilisten er lang genoeg van tevoren over kunnen beschikken. De grootste verkeersproblemen zijn nog steeds te wijten aan het grote aantal pendelaars die zich met de auto verplaatsen. We moeten dus nadenken over de uitbreiding van de parkeergeleiding, in samenwerking met de andere gewesten.

De enorme investeringen van het gewest in de tunnels hebben bovendien slechts zin indien de tunnels deel uitmaken van een performant multimodaal transportnetwerk. Een parkeergeleidingsnetwerk moet meer doen dan alleen het promoten van de beste weg om de stad binnen te rijden of van het parkeeraanbod in de stad. De verstrekte informatie moet ook en vooral het openbare of alternatieve vervoer promoten dat de toegang tot het gewest optimaliseert.

De ontwikkeling van parkeergeleidingsinstrumenten komt grotendeels de pendelaars van de andere gewesten ten goede. Ik vermoed dan ook dat de consensus groot genoeg is om de gesprekken op te starten?

Hoe eerder verkeersinformatie wordt verstrekt, des te nuttiger ze is. Wat zijn de doelstellingen inzake de ontwikkeling van het netwerk?

Welk soort informatie over het openbaar vervoer en alternatief vervoer zal worden verspreid op het toekomstige netwerk voor parkeergeleiding?

Hoe ziet het tijdschema voor de ontwikkeling van parkeergeleiding tijdens deze regeerperiode eruit?

grandement aux navetteurs des deux autres Régions, ce dossier ne serait-il pas assez consensuel pour relancer les discussions avec les autres entités ?

Plus une information sur le trafic est communiquée en amont, plus elle est utile. Cela étant posé, quels sont les objectifs en termes de déploiement du réseau ?

Quelle sera la nature des informations diffusées sur le futur réseau de téléjalonnement en matière de transports publics et de solutions alternatives à la voiture individuelle ?

Quel est le calendrier fixé pour le déploiement du téléjalonnement pendant la présente législature ?

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Quand j'entends le MR prôner une meilleure signalisation pour améliorer la mobilité à Bruxelles ou l'affichage de trajets alternatifs, je l'invite à réfléchir à des moyens alternatifs pour résoudre les problèmes de mobilité dans la ville. Comme l'a rappelé mon collègue, M. Ikazban, cette solution s'appelle les transports publics. Il faut les renforcer en investissant dans ce moyen de transport.

La SNCB fait grève pour l'instant. Ses travailleurs ne dénoncent pas que leurs conditions de travail. Ils lancent aussi un appel pour véritablement offrir un meilleur transport public à leurs concitoyens et pour que ce mode de transport soit développé. On connaît les chiffres. Il y a plus de 300.000 navetteurs qui arrivent quotidiennement. Ce n'est pas en mettant deux ou trois plaques et quelques indications qu'on va améliorer la situation.

Mme d'Ursel, la naïveté, vous l'avez dépassée depuis quelques années. Il faut une politique à la hauteur des défis de mobilité. Je n'ai pas de questions au ministre, mais par contre, pouvez-vous poser ces mêmes questions au niveau fédéral et aller militer pour de meilleurs transports publics ?

Je vous remerciais d'aller porter vos interventions dans votre groupe et au niveau fédéral.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

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

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans).*- *Er is een alternatief dat een oplossing biedt voor het Brusselse mobiliteitsprobleem, namelijk het openbaar vervoer. Daarin moet worden geïnvesteerd.*

Bij de NMBS wordt er momenteel gestaakt. Die stakers klagen niet alleen hun eigen arbeidsomstandigheden aan, ze roepen ook op om het openbaar vervoer verder te ontwikkelen, zodat de burger op een echt goede dienstverlening kan rekenen. Dagelijks komen er 300.000 pendelaars naar Brussel. De verkeersproblemen die dat veroorzaakt, kun je niet met enkele borden oplossen.

De mobiliteit vormt in Brussel een grote uitdaging en het beleid moet daar op afgestemd worden. Wilt u uw vragen aan de federale regering stellen, mevrouw d'Ursel en bij haar pleiten voor een beter openbaar vervoer?

Ik zou u dankbaar zijn als u met uw vragen naar uw eigen fractie en de federale regering zou stappen.

(Applaus bij de PS)

Mme la présidente.- Je vous rappelle qu'il convient d'interpeller le ministre, non pas les autres groupes politiques.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- La signalisation des travaux est gérée conformément au Code de la route d'une part et, d'autre part, au prescrit de l'ordonnance chantier. Ce dernier prévoit que la nature et la durée du chantier, les coordonnées de l'impétrant et celles de l'entrepreneur sont annoncées par une information de l'impétrant adressée aux riverains, au moins trois jours avant le début du chantier et pendant toute sa durée.

La gestionnaire de voirie peut inclure, dans l'autorisation d'exécution ou l'accord de chantier, toute autre prescription complémentaire. Pour les usagers de la voirie, elle prévoit les mêmes informations, mentionnant en outre l'impact en termes de viabilité de la voirie.

Les informations rédigées en français et en néerlandais sont données sur un panneau placé en amont et en aval de l'emprise du chantier, ainsi qu'à chaque carrefour compris dans celle-ci.

En outre, des informations à l'intention des conducteurs de véhicules sont prévues par panneaux. Ceux-ci mentionnent l'adresse de la page internet du chantier. Les informations sont adaptées en fonction de l'évolution de ce dernier. Telle est en théorie la situation actuelle, et c'est la raison pour laquelle une harmonisation et une standardisation des procédures sont indispensables.

En ce qui concerne les messages figurant sur les panneaux de déviation destinés aux automobilistes, ceux-ci sont généralement établis de commun accord entre les autorités locales, la zone de police et le maître de l'ouvrage.

À l'heure actuelle, ces décisions se prennent donc au niveau légal et il n'y a aucun moyen de visualiser globalement les dispositifs mis en place, ni d'en suivre la gestion.

L'administration prévoit, à ma demande, une modernisation de l'outil Osiris, qui était d'ailleurs une de mes initiatives. Il a fallu du temps pour qu'il soit opérationnel, mais il peut encore être amélioré.

Mevrouw de voorzitter.- Het is de bedoeling dat u de minister interpelleert, niet de andere fracties.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De signalisatie bij wegenwerken gebeurt enerzijds volgens de Wegcode en anderzijds op basis van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg. In die laatste is opgenomen dat de aard en de duur van de werken naast de gegevens van de verzoeker en die van de aannemer minstens drie dagen voor de aanvang van de werken door de verzoeker aan de omwonenden moet worden bekendgemaakt en gedurende de volledige duur van de werken aanwezig moet blijven.*

De wegbeheerder kan bij de toelating voor de uitvoering van de werken aanvullende voorwaarden opleggen. Voor de weggebruikers moet dezelfde informatie aanwezig zijn en bovendien moet de verzoeker aangeven in welke mate de weg bruikbaar blijft.

De informatie wordt in het Frans en het Nederlands weergegeven op een bord voor en achter de werken en op elk kruispunt waar de werf langs ligt.

Daarnaast vinden bestuurders op informatieborden het adres van de website waar ze informatie over de werken kunnen vinden. De inlichtingen worden aangepast naarmate de werken vorderen. Dat is de huidige situatie. Een standaardprocedure is absoluut nodig.

Gewoonlijk stellen de gemeente, de politiezone en de bouwheer in onderling overleg de boodschap op de omleggingsborden op.

De beslissingen zijn momenteel wettelijk bepaald en er is geen enkele mogelijkheid om een globaal beeld te krijgen van de genomen maatregelen of om de uitvoering daarvan te volgen.

Op mijn vraag wordt de Osiris-toepassing gemoderniseerd en verbeterd. Samen met de gemeenten en de aannemers heb ik de tool geanalyseerd, zodat ik een actie- en investeringsprogramma kon opstellen.

Nous avons procédé à une analyse avec les communes, les entrepreneurs et nous avons maintenant un programme d'actions et d'investissements.

L'idée est qu'Osiris puisse aussi à l'avenir générer des plans de signalisation ainsi que suivre la mise en place et le retrait des panneaux et retracer les coordonnées du propriétaire, car c'est parfois les communes, parfois la STIB, qui oublie de les enlever. On l'a notamment constaté dans le cadre du chantier Reyers, où personne ne connaissait l'usage de certains panneaux de déviation.

Je vais revenir tout à l'heure sur la nécessité de simplifier la situation Bruxelles, car ce dossier en est un très bon exemple.

Une autre ambition est de visualiser de manière globale les dispositifs de déviation et d'en analyser les éventuelles interférences. Cela nécessite une interface centralisée en vue d'une harmonisation et d'une standardisation. Les impétrants non institutionnels soutiennent fortement ces demandes, puisque eux aussi éprouvent des difficultés avec la création et le suivi des plans de signalisation.

Cette mesure sera également complétée par une aide à l'élaboration de coupes de mobilité permettant de visualiser l'ensemble des cheminements résiduels en cours de chantier pour chaque mode de déplacement. Mais ce n'est pas pour tout de suite : il faut investir, analyser, écrire les programmes... Cela prend du temps.

Les informations diffusées sur les panneaux de signalisation ont pour premier objectif d'aviser les usagers sur la situation réelle : quel est l'impact sur la circulation et des déviations sont-elles éventuellement mises en place ? Une déviation à longue distance, tenant compte de la hiérarchie des voiries, n'est pas toujours possible vu la configuration du réseau routier dans la Région.

Il y a beaucoup de voitures à Bruxelles qui circulent un peu partout. Il n'est donc pas toujours évident de proposer une déviation puisqu'on va dévier le trafic à des endroits déjà empruntés par d'autres voitures.

À la suite des fermetures de tunnels, des campagnes de communication ont été lancées afin

Osiris moet in de toekomst ook signalisatieplannen opleveren. Daarnaast moet het mogelijk zijn om via de tool de plaatsing en het weghalen van borden te volgen en gegevens van de eigenaar terug te vinden als die vergeet ze op te halen.

Bovendien wil ik een globaal overzicht van de maatregelen om het verkeer om te leiden en wil ik eventuele overlappings kunnen bestuderen. Met het oog op harmonisering en standaardisering heeft het Brussels Gewest een centrale interface nodig. Private verzoekers vragen daar eveneens om, want ook voor hen is het moeilijk om signalisatieplannen op te stellen en op te volgen.

De maatregel zal gepaard gaan met steun voor het opstellen van mobiliteitsdoorsneden, waarmee tijdens de werken kan worden weergegeven welke verplaatsingsmogelijkheden elke groep weggebruikers nog heeft. Dat is echter nog niet voor onmiddellijk, want eerst zijn er analyses nodig en moeten er programma's worden opgesteld.

De informatie op de signalisatieborden is in de eerste plaats bedoeld om weggebruikers van de situatie op de hoogte te brengen. Een lange-afstandsomlegging die rekening houdt met de wegenhiërarchie is niet altijd mogelijk, omdat er in het gewest overal veel auto's rondrijden. Omleggen is soms moeilijk omdat de alternatieve wegen vol zitten.

Na de sluiting van de tunnels kwamen er communicatiecampagnes over de ligging van de parkings. Daarnaast is er een opendataplatform met realtime informatie voor de privépartners, zodat zij goed nieuws aan de bestuurders kunnen melden.

Zelf kijk ik op Inrix of Google Maps waar het verkeer moeilijk of vlot verloopt voor ik achter het stuur kruip. Een smartphone is een handig hulpmiddel.

d'indiquer la localisation des parkings. De plus, une plate-forme open data reprenant des informations en temps réel sur la situation de la circulation est mise à disposition des partenaires privés afin qu'ils puissent donner des informations positives aux automobilistes.

J'utilise personnellement Inrix ou Google Maps. Je croise les deux informations afin de déterminer les zones noires, rouges, oranges, vertes. Un smartphone donne actuellement beaucoup d'informations. Il faut consulter ce type de sites avant de prendre le volant.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est la raison pour laquelle il faut communiquer des informations via les panneaux qui existent et non des informations inutiles.

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité dispose de 60 panneaux à messages variables afin d'informer l'automobiliste des conditions de circulation. Ces panneaux sont commandés par un logiciel spécifique qui permet un affichage automatique du message sur les panneaux à messages variables (PMV) en amont d'un incident ou d'un événement après avoir entré la nature, l'impact et la localisation de ce dernier. L'information de base sur l'incident est aussi relayée sur internet. Bruxelles Mobilité envoie d'ailleurs beaucoup de tweets.

Pour la diffusion de l'information, ces panneaux avec écran "full matrix" sont privilégiés actuellement puisqu'ils présentent plus de souplesse.

Il est à noter que dans le cadre des chantiers, les entrepreneurs peuvent mettre des PMV mobiles afin de renforcer la signalisation de chantiers classiques.

En diffusant les informations de congestion en temps réel, Bruxelles Mobilité fait attention aux effets pervers potentiels sur les usagers, qui vont chercher des itinéraires de délestage par les quartiers résidentiels.

Cela mérite aussi un débat puisque, quand les grands axes sont saturés et qu'on commence à dévier, on envoie la circulation vers les quartiers résidentiels. Veut-on vraiment ce type de cas de

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Precies daarom is het belangrijk dat de bestaande borden worden gebruikt voor nuttige informatie.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Brussel Mobiliteit heeft zestig dynamische informatieborden waarmee het de bestuurders op de hoogte kan brengen van de verkeerssituatie. Die borden werken met specifieke software die informatie over een incident automatisch weergeeft. De basisinformatie komt ook op het internet en Brussel Mobiliteit verstuurt regelmatig tweets.*

De voorkeur gaat uit naar full matrix-borden, omdat die flexibeler inzetbaar zijn.

Aannemers kunnen ter ondersteuning van de klassieke werfsignalisatie verplaatsbare borden gebruiken.

Bij de realtime informatieverspreiding houdt Brussel Mobiliteit rekening met mogelijke perverse effecten bij de gebruikers, die op zoek gaan naar alternatieve routes via woonwijken.

Het is niet de bedoeling dat het verkeer via een omlegging door een woonwijk wordt gestuurd.

Het gewest heeft permanente dynamische borden naast de snelwegen, boven de tunnels en voor de ingang van de Leopold II-tunnel, de Belliardstraat en de NAVO.

Momenteel wordt de informatie gemoderniseerd. De bestaande borden boven de tunnelingangen worden vervangen door full matrix-borden waarop

figure ?

La Région dispose de panneaux fixes à messages variables (PMV) installés au bord des autoroutes et aux frontons des tunnels, ainsi qu'en amont des entrées des tunnels Léopold II, de la rue Belliard et de l'OTAN.

Une modernisation des informations diffusées est en cours. Elle comprend deux volets avec, premièrement, le remplacement des PMV actuels aux frontons des tunnels par des PMV "full matrix" permettant de diffuser davantage d'informations (aujourd'hui, elles sont limitées) et d'afficher entre autres des logos. Cette initiative participe de la modernisation des informations diffusées dans les tunnels. Le deuxième volet consiste en une révision de la stratégie PMV qui est en cours et qui permettra d'améliorer l'efficacité des messages.

En ce qui concerne les chantiers sur la voie publique, les conditions sont effectivement reprises dans la réglementation relative aux chantiers.

À propos du téléjalonnement, la mission est attribuée et a débuté en avril 2016. Si tout va bien, dans quelques semaines, nous disposerons des résultats. Nous demanderons alors les permis et nous pourrons commencer à placer la première série de panneaux en automne. Nous avons décidé de prendre le Pentagone et les parkings qui se trouvent à proximité comme zone prioritaire. Ensuite, nous progresserons sur l'ensemble de la Région.

Le soumissionnaire désigné pour cette étude a pour mission explicite de capitaliser un maximum sur les acquis et réalisations du passé, tant au niveau de l'utilisation du matériel que de l'utilisation du logiciel déjà développé. Tout cela doit être actualisé. Cette démarche est pilotée par Bruxelles Mobilité, en étroite collaboration avec les acteurs concernés et, plus particulièrement, la Ville de Bruxelles, l'agence de stationnement et les sociétés de parkings.

L'aéroport est accessible par la route via le réseau de voiries de la Région flamande. En cas d'incident sur ce réseau, la permanence de la Région flamande contactera la permanence Mobiris pour relayer, si nécessaire, une information, notamment sur les panneaux à message variable de notre réseau. Cela vaut en cas d'accident sur leur réseau

meer informatie kan worden weergegeven, waaronder ook logo's. Daarnaast herbekijk ik de strategie voor het gebruik van de borden met als doel een efficiëntere communicatie.

De voorwaarden voor werken op de openbare weg liggen vast in de wetgeving in verband met wegenwerken.

De opdracht voor het parkeergeleidingssysteem werd toegekend en startte in april. Als alles goed gaat, krijg ik de resultaten over enkele weken. Vervolgens worden de vergunningen aangevraagd. In de herfst kunnen de eerste borden worden geplaatst. De Vijfhoek en de parkings in de onmiddellijke omgeving krijgen daarbij voorrang.

De inschrijver die de studie toegewezen kreeg, moet zo veel mogelijk voortbouwen op de verwezenlijkingen uit het verleden, zowel wat het materieel als wat de reeds ontwikkelde software betreft. Brussel Mobiliteit stuurt de opdracht in nauwe samenwerking met de betrokken actoren en in het bijzonder met Brussel-Stad, het parkeeragentschap en de bedrijven die de parkings uitbaten.

De luchthaven is bereikbaar via wegen op Vlaams grondgebied. Als daar wat gebeurt, neemt het Vlaams verkeerscentrum contact op met Mobiris, zodat het Brussels verkeerscentrum indien nodig een boodschap via de dynamische borden in het Brussels Gewest kan verspreiden. Omgekeerd gebeurt uiteraard hetzelfde.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt negentien gemeenten en zes politiezones, terwijl er een dertigtal uitvoerders van wegenwerken actief zijn, naast bedrijven, enzovoort. Dat is te veel! Het beheer moet eenvoudiger.

Bij de hervorming die Brussel Mobiliteit momenteel ondergaat, moet een aparte afdeling voor telematica worden opgericht, die zich zal bezighouden met het digitale beheer van de Brusselse verkeersstromen.

Bovendien heeft de regering op mijn uitdrukkelijke vraag beslist om een communicatie- en crisiscentrum op te richten. De dispatchings van Osiris en van de MIVB moeten op dezelfde plaats zitten als de politiediensten. Het centrum zal over grotere schermen en betere technologie beschikken

comme sur le nôtre. Il y aura bien un échange d'informations.

J'ajouterai quatre choses. D'abord, la Région de Bruxelles-Capitale comprend dix-neuf communes, six zones de police, une trentaine d'impétrants actifs, des entreprises,... C'est trop ! Il convient d'en simplifier la gestion. Pour ce faire, une Région forte et équipée est nécessaire. C'est la raison pour laquelle il nous faut aller en ce sens.

Par ailleurs, à la suite d'un premier puis d'un second audit qui devrait suivre, nous sommes en train de réformer Bruxelles Mobilité. Dans le cadre de cette réforme, je tiens à ce qu'un département spécialisé (auquel je laisse le soin de trouver son appellation) s'occupe de la télématique en Région bruxelloise. Pour rappel, il s'agit de services informatiques destinés à gérer les flux liés au trafic bruxellois. Nous ne disposons pas de département de ce type pour le moment.

Troisièmement, à la suite de ma demande explicite, le gouvernement a décidé de créer un Centre de communication et de crise. Je veux en effet que les dispatchings d'Osiris et de la STIB soient rassemblés avec les services de police en un seul endroit. Celui-ci disposerait de grands écrans et d'une technologie de pointe, afin de gérer le trafic en Région bruxelloise.

Cela impliquerait un contrôle du service de téléjalonnement, mais aussi des feux intelligents puisque qu'une centrale règle le fonctionnement de ceux-ci de façon "intelligente".

En d'autres termes, toute la gestion du trafic bruxellois serait prise en charge par ce centre. Cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais la perspective est intéressante. En cas d'événements, ce centre pourrait également intervenir. Il convient de mieux organiser cette ville et nous travaillons dans ce sens !

J'ai déjà fait mention du fait que nous allons adapter le système Osiris, le doter de davantage d'outils informatiques. En outre, puisque nous avons de nombreux travaux à réaliser en ce moment, sachez que les années 2017, 2018, 2019 voire les années ultérieures seront consacrées également à ce type de travaux ! Notre retard est énorme en la matière.

voor het regelen van het verkeer. Het is met andere woorden de bedoeling dat één verkeerscentrum verantwoordelijk wordt voor alle verkeer in het Brussels Gewest. Indien nodig, kan dat centrum ook ingrijpen.

De komende jaren moeten er nog heel wat werken worden uitgevoerd. Het Brussels Gewest heeft op dat vlak een aanzienlijke achterstand opgelopen.

In Boedapest is men er bijvoorbeeld wel in geslaagd om het autoverkeer in het centrum te beperken. Brussel heeft nog veel werk, dat op een gecoördineerde manier moet worden aangepakt.

Deze zomer neemt Brussel Mobiliteit de coördinatie van de renovatie van de tunnels en de vervanging van de tramrails door de MIVB op zich. Daarnaast werk ik aan een communicatie- en informatiecampagne over de toekomstige werven.

Ik ben ervan overtuigd dat we een aanzienlijke vooruitgang zullen boeken en dat het verkeersbeheer in het Brussels Gewest beter zal worden.

Dagelijks rijden 235.000 auto's het Brussels Gewest binnen, terwijl slechts één Brusselaar op de twee een auto bezit en twee op de drie geen auto gebruikt voor zijn verplaatsingen. De Brusselse verkeersproblemen worden veroorzaakt door pendelaars. Het gewest kan zoveel auto's niet meer aan.

De voorbije dertig jaar werd alle ruimte aan de wagen gelaten, met als gevolg dat het kleinste incident tot een opstopping kan leiden. Brussel heeft dringend een andere aanpak nodig, die gericht is op schone lucht en het welzijn van zowel de Brusselaars als de pendelaars.

J'étais à Budapest ce week-end. J'ai pu constater comme cette ville était parvenue à limiter le trafic automobile dans son centre. Il nous reste beaucoup à faire, et donc beaucoup de travaux à réaliser. Mais je partage l'idée que cela doit se faire de manière coordonnée.

Pour cet été déjà, avec la rénovation des tunnels et le remplacement de rails par la STIB, nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de mieux coordonner les travaux. En outre, nous préparons le lancement d'un programme de communication et d'information sur les futurs chantiers. Ces plans de coordination, de communication et d'information sont en cours de préparation.

Il nous reste beaucoup à faire. Cela prendra du temps, mais nul doute que nous enregistrons des progrès notables en la matière et que la gestion du trafic en Région bruxelloise en sera améliorée.

M. Handichi a raison, 235.000 voitures entrent quotidiennement en Région bruxelloise. Or, un Bruxellois sur deux n'a pas de voiture et deux Bruxellois sur trois n'utilisent pas de voiture pour se déplacer. Nos problèmes de mobilité sont générés par des navetteurs qui utilisent leur voiture individuelle. Notre Région ne peut plus absorber un tel trafic.

Au cours des trente dernières années, tout l'espace a été laissé à la voiture, avec pour conséquence que le moindre incident provoque inmanquablement un embouteillage. Une autre approche s'impose, qui favorise la qualité de l'air, le bien-être des Bruxellois et aussi celui des navetteurs.

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous savez que fluidifier le trafic est aussi une façon de polluer moins.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord ! J'ai même terminé mon intervention avec ce point.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous avouerai que j'en ai un peu assez de cette opposition incessante entre les automobilistes et les usagers des transports en commun. Nous avons le devoir d'améliorer la vie de ces deux catégories

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Bij vlotter verkeer is er minder vervuiling.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat klopt, dat zei ik net al.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb stilaan genoeg van die eeuwige tegenstelling tussen autobestuurders en gebruikers van het openbaar vervoer. Het verkeer moet voor iedereen vlotter verlopen. Waarom moet het de*

d'usagers, et non de l'une au détriment de l'autre. Pourquoi la vie de l'automobiliste doit-elle nécessairement être définitivement empoisonnée ?

(Rumeurs)

On peut aussi se préoccuper de ceux, nombreux, qui sont obligés de prendre une voiture et trouver pour eux des solutions. C'est un sujet qui concerne aussi le ministre de la Mobilité ! Vous ne me rassurez pas quand vous dites qu'il suffit de consulter Inrix et Google Maps, mais qu'annoncer des itinéraires alternatifs sur des panneaux ne sert pas à grand-chose puisqu'on n'a pas d'alternative à proposer. Je ne vois pas pourquoi ce qui est possible ailleurs ne l'est pas chez nous.

M. Pascal Smet, ministre.- Prenons le cas du tunnel Montgomery : comment allez-vous faire ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ça dépend évidemment de la destination des automobilistes. Il n'y a pas qu'une destination, il y a plusieurs portes avec le nombre de minutes en fonction du lieu de destination. C'est assez logique ! Ce minutage est très utile.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord ! Mais ce n'est pas une route alternative, c'est dire aux gens le temps que cela prend.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mais si c'est le cas, il y a des embranchements, des moments où l'on a la possibilité d'adapter son trajet.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais dans ce cas, où vont aller les automobilistes ? Dans les quartiers résidentiels...

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Pas nécessairement...

M. Pascal Smet, ministre.- Est-ce cela que l'on veut ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quand on se rend vers le centre-ville, on sait très bien qu'il existe plusieurs possibilités. Quand l'un des axes est embouteillé ou bien qu'un accident survient et qui n'est pas annoncé, et qu'en bout de course on se

autobestuurder absoluut moeilijk gemaakt worden?

(Rumoer)

U kunt ook op zoek gaan naar een oplossing voor wie niet anders kan dan de wagen nemen, dat behoort ook tot de opdracht van de minister van Mobiliteit! Ik vind het niet geruststellend dat u het overbodig vindt om alternatieve reisroutes op verkeersborden weer te geven omdat er geen alternatief is. Waarom kan dat ergens anders wel, maar in Brussel niet?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Hoe wilt u dat in bijvoorbeeld het geval van de Montgomerytunnel doen?*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Dat hangt uiteraard van de bestemming van de autobestuurders af. Het gaat niet om één bestemming, er zijn meerdere uitgangen en het aantal minuten hangt af van de bestemming. Dat is zeer handig om weten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat ben ik met u eens, maar u hebt het nu niet over een alternatieve reisweg, maar over de tijd die het in beslag neemt om de bestemming te bereiken.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Bij splitsingen kunnen bestuurders hun reisweg aanpassen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In dat geval komen ze in de woonwijken terecht.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Niet noodzakelijk.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Is dat wat u wilt?*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wie naar het stadscentrum wil, weet maar al te goed dat hij meerdere routes kan gebruiken. Wanneer er op één daarvan een probleem is dat nergens wordt aangekondigd, komt de bestuurder*

retrouve prisonnier dans un tunnel, on regrette de ne pas avoir obtenu l'information en temps utile.

Vous aviez parlé de la possibilité d'installer le système dit "FM break-in" en 2016. Il s'agit d'un système de détection d'accident qui envoie un message immédiatement sur les panneaux. Où en est ce système ?

Vous annoncez l'arrivée de nouveaux panneaux "full matrix". S'agit-il de nouveaux panneaux ou bien d'une adaptation des panneaux qui existent déjà ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sont de nouveaux panneaux.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Pour quand pourrait-on imaginer voir ces panneaux arriver ? Dans le tunnel du Cinquanteaire, j'ai vu un panneau visiblement défectueux - on peut espérer qu'il n'était pas à deux doigts de tomber sur un automobiliste - et j'ai constaté plus tard qu'il avait été enlevé plutôt que d'être réparé. Je ne sais pas si cette opération va se propager à tous les tunnels, mais je vois apparaître ou disparaître des panneaux les uns après les autres. Qu'en est-il ?

Vous annoncez une étude de faisabilité de modernisation de ces panneaux. Quand cette étude sera-t-elle disponible et quand les premiers nouveaux panneaux seront-ils installés ?

Vous parlez d'un centre de pilotage général pour un démarrage éventuel dans deux ans. C'est un peu affolant.

Pour le tunnel Stéphanie, vous avez annoncé dans les journaux qu'on allait retarder l'ouverture du chantier pour revoir le tunnel de fond en comble (voirie, éclairage,...). Est-ce que les panneaux de ce tunnel seront également remplacés, ou est-ce que ce sera pour plus tard, puisque le tunnel doit rouvrir fin septembre ?

Je vous ai demandé quel serait le périmètre du téléjalonnement. Pour quand attend-on celui que vous annoncez cette année ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà répondu à cela. Mme d'Ursel, vous n'écoutez pas ce que je dis ?

vast te zitten in een tunnel en ergert hij zich omdat hij niet tijdig op de hoogte werd gebracht.

Eerder zei u dat u in 2016 het systeem "FM break-in" wilde invoeren, dat bij een ongeval onmiddellijk een boodschap naar de borden verzendt. Hoever staat u daarmee?

De full matrix-borden, zijn dat nieuwe borden, of worden de bestaande borden aangepast?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat om nieuwe borden.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Wanneer komen die er? Ik heb de indruk dat kapotte borden gewoon worden weggehaald in plaats van gerepareerd. Klopt dat?*

U wil in verband met de modernisering van de borden een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren. Wanneer is die beschikbaar? Wanneer komen de nieuwe borden er?

Het centrale verkeerscentrum zou er ten vroegste over twee jaar komen. Ik ben ontsteld dat dat niet vroeger kan!

De werken aan de Stefaniatunnel gaan later van start omdat u de tunnel volledig wilt laten aanpakken. Worden de borden bij die tunnel ook vervangen, of gebeurt dat achteraf, na de heropening in september?

Wanneer mogen we de eerste borden van het parkeergeleidingssysteem verwachten?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat heb ik u al verteld. Luistert u eigenlijk wel naar wat ik zeg?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Tout le monde, y compris vos partenaires socialistes, a dit qu'un système de téléjalonnement n'a d'intérêt qu'à l'échelle de la Région. Si on le limite à un petit périmètre comme le Pentagone, c'est déjà très bien, mais ce n'est pas suffisant.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est l'essentiel !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Non, ce n'est pas du tout l'essentiel ! Qu'en est-il en réalité et quel est ce périmètre ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà répondu à toutes les questions.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Non, M. le ministre, vous n'avez absolument pas donné réponse à toutes mes questions !

M. Pascal Smet, ministre.- Nous commencerons par le Pentagone et les zones avoisinantes, comme le demandent les commerçants. C'est d'ailleurs là que se situent la majorité des parkings. Ensuite, nous élargirons le périmètre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous évoquez le chiffre de 60 panneaux. Seront-ils mobiles ou fixes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vérifierai ce point.

(Colloques)

Je note quand même que Mme d'Ursel n'a pas répondu à la question que je lui avais posée. Où vont aller les automobilistes ? Je rappelle qu'un Bruxellois sur deux n'a pas de voiture et que deux sur trois ne prennent pas leur voiture pour se déplacer.

Pour être clair, je ne suis ni contre les automobilistes ni contre les navetteurs. J'en ai un peu assez que d'aucuns qui n'aiment pas Bruxelles - et je ne vous compte pas parmi eux - essaient de faire croire que ne gérons pas bien les problèmes.

Il faut bien analyser la situation et je ne suis pas seul à le dire, il y a aussi l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la Commission européenne, IBM. Ce ne sont pas des lobbies de gauche ! Ils déclarent

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Iedereen is ervan overtuigd dat zo'n systeem alleen zin heeft als het in het hele gewest wordt ingevoerd. Alleen in de Vijfhoek is een begin, maar het volstaat niet.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Dat is de belangrijkste zone!

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Nee, dat is het niet! Binnen welke perimeter wilt u dat systeem uiteindelijk invoeren?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Ik heb op alle vragen reeds geantwoord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- U hebt niet al mijn vragen beantwoord!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Het systeem komt er eerst in de Vijfhoek en de aangrenzende zones, zoals de handelaars willen. Daar ligt trouwens de meerderheid van de parkings. Vervolgens breid ik de perimeter uit.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Die zestig borden waarover u het had, zijn dat mobiele of vaste exemplaren?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Dat moet ik nagaan.

(Samenspraak)

U hebt niet geantwoord op de vraag die ik u stelde. Waar moeten de autobestuurders naartoe?

Ik heb niets tegen autobestuurders of pendelaars. Het hangt mij de keel uit dat sommigen die niet van Brussel houden - en daar reken ik u niet bij - de indruk blijven wekken dat het Brussels Gewest zijn problemen niet goed aanpakt.

De situatie moet grondig geanalyseerd worden, dat zeggen ook de OESO, de Europese Commissie en IBM. Dat zijn toch niet bepaald linkse lobby's! Ook zij vinden het grote aantal auto's dat Brussel binnenrijdt een fundamenteel probleem, ongeacht of die wagens uit Vlaanderen of Wallonië komen.

U moet opletten met wat u verdedigt. Ik ben een

pourtant que le nombre de voitures qui entrent à Bruxelles constitue un problème fondamental, qu'il s'agisse de Flamands ou de Wallons.

Il faut faire attention à ce qu'on défend. Je suis partisan de la fluidité là où elle est possible. Nous sommes en train de préparer des mesures favorisant son augmentation. La question selon moi n'est pas d'être en faveur ou non des automobilistes. Je trouve simplement que les habitants de cette ville ont aussi des droits.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous pouvez suivre la proposition du MR déposée sur la table du gouvernement au mois de septembre 2015. Je vous assure que, pour fluidifier le trafic à Bruxelles, c'est une voie à suivre ! Je vous la recommande.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'Agence régionale du stationnement parking.brussels".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

voorstander van vlot verkeer waar mogelijk en ik werk aan maatregelen in die zin. Het is geen kwestie van voor of tegen de autobestuurders, ik vind gewoonweg dat de inwoners van Brussel ook rechten hebben.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Als u vlotter verkeer wilt in Brussel, kan ik u het voorstel dat de MR in september 2015 indiende, warm aanbevelen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het gewestelijk Parkeeragentschap parking.brussels".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

PUBLICS,

concernant "le plan de stationnement du centre-ville".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le nouveau projet de réaménagement de l'avenue du Port".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'entends souvent M. Smet dire qu'il ne s'est rien passé dans notre Région pendant cinq ans. Or, pendant cette période, les choses ont évolué autour de l'avenue du Port. Votre projet a été revu à plusieurs reprises, car les riverains s'y opposaient.

Je souhaiterais vous interroger sur la proposition que vous nous soumettez aujourd'hui, afin de savoir si vous avez tiré les leçons du passé récent de ce dossier. Je vous interpellerais sur des aspects essentiels à nos yeux, à savoir la participation et le consensus autour du projet, la mobilité et les arbres sur l'avenue du Port.

Comment, dans cette nouvelle mouture, avez-vous veillé à créer l'adhésion des riverains et d'autres associations ? Comment avez-vous discuté avec eux des diverses options ?

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

OPENBARE WERKEN,

betreffende "het parkeerplan voor het stadscentrum".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het nieuwe project voor de heraanleg van de Havenlaan".

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijnheer Smet, ik hoor u vaak zeggen dat er gedurende vijf jaar niets is gebeurd in dit gewest. Wel, dat geldt zeker niet voor het dossier van de Havenlaan. Uw project werd meermaals herzien na protest van de buurtbewoners.*

Vandaag stelt u een nieuw project voor. Ik hoop dat u de nodige lessen uit de recente ontwikkelingen hebt getrokken. Volgens ons zijn de prioriteiten de participatie en de consensus over het project, de mobiliteit en de bomen op de Havenlaan.

Hoe hebt u een consensus over uw nieuwe project bewerkstelligd? Hoe verliep het overleg met de buurtbewoners?

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

Comment en êtes-vous arrivé à cette nouvelle mouture ?

Étant donné les divers épisodes qu'a connus ce dossier, je souhaiterais vous entendre sur la question patrimoniale. En effet, les riverains, notamment, se sont émus par le passé du caractère patrimonial de l'avenue du Port : non pas en raison de ses nids de poule et autres pavés déchaussés, mais bien de son volet paysager, lié au patrimoine historique de voirie industrielle à Bruxelles.

Nous sommes tous d'accord pour dire que l'on ne peut maintenir l'avenue du Port dans son actuel état de délabrement. En revanche, il existe différentes options de réaménagement. L'une d'elles concerne le futur des pavés. Pour rappel, on en compte 1,5 million et ils se déchaussent.

Le nouveau projet que vous annoncez prévoit la fin des pavés, soit la fin d'un aspect paysager indéniable de cette voirie, ainsi que d'un certain inconfort pour les automobilistes. Parallèlement, les gens émus par le sort des pavés demandent leur classement. Dès lors, avez-vous envisagé de maintenir en tout ou en partie ces pavés, qui constituent un héritage patrimonial de cette voirie ?

Par ailleurs, les articles de presse sur le réaménagement font part de votre volonté d'éviter une autoroute urbaine, ce que nous ne pouvons que saluer. Vous annoncez un aménagement par tronçon : une bande de circulation dans les deux sens entre Saintelette et la rue Picard, et quatre bandes de circulation, dont deux partiellement réservées aux bus et aux taxis, entre la rue Picard et la rue Claessens. Vous annoncez également l'augmentation de la desserte en bus.

Pouvez-vous nous détailler davantage les mesures liées à cette question d'aménagement et de mobilité ? Comment envisagez-vous concrètement d'éviter que cette voirie de deux fois deux bandes de circulation ne devienne une autoroute urbaine ? Il s'agit déjà d'une autoroute pour les chauffeurs qui n'ont pas peur d'abîmer leurs amortisseurs. Le trafic est également très bruyant, mais il le sera aussi avec des automobilistes qui roulent très rapidement sur une route asphaltée.

Dans les aménagements, il est possible de réduire la vitesse. Qu'est-il imaginé dans votre projet pour y parvenir, au-delà de deux radars ? Qu'est-il prévu

Wordt er rekening gehouden met de erfgoedwaarde van de Havenlaan? De buurtbewoners vrezen dat het uitzicht van de Havenlaan, dat symbool staat voor het industriële verleden van Brussel, verloren zal gaan.

Wij zijn het er allemaal over eens dat de Havenlaan in slechte staat verkeert, maar er zijn verschillende opties mogelijk. In het nieuwe project is er geen sprake meer van kasseien. Dat zal het comfort van de automobilisten verbeteren, maar tegelijk het uitzicht van de laan volledig veranderen. Sommigen vragen om de kasseien te beschermen, aangezien ze deel uitmaken van ons industrieel verleden. Overweegt u om de kasseien geheel of gedeeltelijk te behouden?

In de pers lezen we dat u wilt vermijden dat de Havenlaan een stadssnelweg wordt. Dat kunnen we alleen maar toejuichen. Er zou één rijstrook in beide richtingen komen tussen Saintelette en de Picardstraat. Tussen de Picard- en de Claessensstraat zouden er vier rijstroken komen, waarvan twee gedeeltelijk voor bussen en taxi's.

Hoe zult u vermijden dat de Havenlaan met die twee rijstroken in beide richtingen een stadssnelweg wordt? Vandaag rijden veel wagens al heel snel op de Havenlaan. Een geasfalteerd wegdek zal hen zeker niet afremmen. Het is mogelijk om de weg zodanig in te richten dat de automobilisten verplicht zijn hun snelheid te matigen. Welke maatregelen plant u op dat vlak, naast de twee radars?

Er zou een gescheiden fietspad komen, aan een kant van de weg ter hoogte van Tour & Taxis en verderop langs beide kanten van het kanaal. Het is ook de bedoeling om een wandelpad langs de kaaien aan te leggen. Dat is een goede zaak, maar wij moeten een tweede Wetstraat voorkomen, waarbij fietsers en voetgangers dezelfde ruimte delen. Dat kan immers tot conflicten leiden. Zal het voetpad duidelijk van het fietspad gescheiden zijn?

Hoe zullen de oversteekplaatsen ter hoogte van de Picard- en de Claessensstraat aangelegd worden? Hoe zult u de veiligheid van alle weggebruikers waarborgen?

Het openbaarvervoeraanbod zou met extra buslijnen worden versterkt. Wij betreuren dat het tramproject op de Picardbrug geschrapt is, gelet

concrètement dans la coupe de l'avenue ?

Le projet prévoit en outre une piste cyclable séparée de la voirie par des arbres, unidirectionnelle du côté de Tour & Taxis et bidirectionnelle le long du canal, afin de créer une promenade le long des quais. En tant que cycliste et usager de cette voirie, je trouve cela très bien. Il faudra cependant veiller à éviter le "syndrome Chabert" ou "rue de la Loi", qui consiste à aménager un espace partagé entre les cyclistes et les piétons. Celui-ci pourrait en effet être conflictuel, sachant que les vélos rouleront assez vite sur cet axe, qui est dégagé. Quelle est la promenade réservée aux piétons ? Cet espace est-il bien séparé des pistes cyclables ?

Outre les pistes cyclables, comment seront pensées les traversées ? La traversée de l'avenue du Port à la hauteur de la rue Picard est fréquentée. Un peu plus loin, c'est aussi le cas de l'avenue Claessens. Quels mécanismes ou quels aménagements avez-vous imaginés pour assurer la sécurité de tous les usagers actifs ?

Enfin, concernant les transports en commun, vous annoncez une desserte renforcée grâce à des lignes de bus. Le projet de tram sur la passerelle Picard est abandonné, ce que nous regrettons, étant donné le développement prévu pour ce quartier et le site de Tour & Taxis, mais qu'en est-il d'une autre ligne de tram ? Avez-vous imaginé de pouvoir organiser une desserte en tram de cette nouvelle avenue du Port ? Ou ce mode de transport est-il définitivement exclu de ce quartier ?

Enfin, sur la question des arbres, il est prévu quatre unités replantées pour un arbre abattu. C'est plutôt bien. Les platanes du côté du canal seront épargnés, ce qui est une bonne chose. En tout, il y aura 434 arbres, dont 142 platanes, et la Région pencherait plutôt pour de grands ormes. Sur cette question, je souhaiterais connaître les réflexions menées sur les essences d'arbres et l'intérêt d'assurer une diversité, étant donné les désagréments que peuvent engendrer certaines essences en matière d'allergies. Qu'est-ce qui justifie le choix de l'orme ?

Il serait intéressant également d'avoir un calendrier le plus précis possible. Pouvez-vous nous en détailler les étapes ?

op de toekomstige ontwikkeling van de wijk rond Tour & Taxis. Zal er een andere tramlijn komen of is die vervoerswijze definitief geschrapt?

Voor elke boom die wordt gekapt zouden er vier nieuwe aangeplant worden. Bovendien blijven de platanen langs het kanaal gespaard. Dat is een goede zaak. Er zullen in totaal 434 bomen zijn, waarvan 142 platanen.

De nieuwe bomen zullen grote olmen zijn. Waarom? Hebt u ook nagedacht over de diversiteit? Sommige boomsoorten zijn immers vatbaarder voor allergieën en ziekten dan andere.

Kunt u het tijdspad toelichten?

Cela fait beaucoup de questions, mais c'est l'occasion pour nous, parlementaires, d'avoir une explication complète sur l'ensemble des aspects de ce dossier qui a fait couler beaucoup d'encre et créé beaucoup de tensions ces dernières années. C'est une belle opportunité de requalification d'un axe extrêmement important pour notre ville, aujourd'hui et à l'avenir.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je crois comprendre que M. Pinxteren veut surtout en savoir plus sur le projet. Je vais donc vous faire une présentation avec des diapositives et des photos, afin que vous compreniez immédiatement pourquoi c'est un bon projet.

[\[annexe\]](#)

Abordons d'abord la question de la participation, que vous avez soulevée. Je connais très bien le dossier de l'avenue du Port. Pendant mon premier mandat, nous y avons travaillé. Si une erreur relative à l'attribution du marché n'avait pas été commise à la fin du processus, l'avenue aurait probablement déjà été réaménagée. Malheureusement, le projet a depuis lors pris un peu de temps, suscitant beaucoup d'émotion et de passion.

Lorsque je suis redevenu ministre, notre accord gouvernemental stipulait que nous voulions aborder la question de l'avenue du Port. J'ai parlé avec tout le monde pour mieux appréhender les arguments des uns et des autres, que je connaissais déjà, puisque le débat est public. Finalement, la discussion porte sur deux ou trois aspects : la question des pavés, celle des arbres et celle de la nature de l'avenue du Port, qui a trait à l'aspect patrimonial et à la manière dont il doit ou non se refléter.

Nous avons attentivement écouté les positions, y compris celles des riverains et des non-riverains. En effet, certains riverains étaient en faveur du réaménagement, y compris de son ancienne version. La réalité, c'est que le débat est nuancé.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik denk dat de heer Pinxteren vooral meer informatie over het project wil, en ik zal dan ook een presentatie met slides en foto's geven, zodat meteen duidelijk wordt waarom het een goed project is.*

[\[bijlage\]](#)

Het dossier van de Havenlaan ken ik bijzonder goed. Indien er aan het eind van het proces geen fout met de gunning van de opdracht was gemaakt, was de laan waarschijnlijk al opnieuw aangelegd.

Toen ik minister werd, stond in het regeerakkoord duidelijk vermeld dat we de Havenlaan zouden aanpakken. Ik heb met iedereen gepraat om alle argumenten te horen, en uiteindelijk bleek de discussie over twee of drie punten te gaan: de kasseien, de bomen en de erfgoedwaarde van de Havenlaan.

We hebben aandachtig naar de verschillende standpunten geluisterd, en het debat bleek genuanceerd. Iedereen is het erover eens dat de Havenlaan opnieuw aangelegd moet worden, omdat ze in slechte staat verkeert. Daarbij moeten we vertrekken van haar sterke en zwakke punten. De erfgoedkwestie is geen zaak van kasseien of breedte, maar van een welbepaalde manier om de zaken te bekijken. De bomen spelen een belangrijke rol in het debat.

De Havenlaan zal tussen het Saincteletteplein en de Picardstraat een aantal stedelijke functies omvatten: parken en woningen, maar ook de uitbreiding van Tour & Taxis. Er komen ook kantoren. De zone tussen het Redersplein en de Maria-Christinastraat zal industriëler blijven. We

Tout le monde est d'accord sur la nécessité de réaménager l'avenue du Port. Son état est tellement mauvais qu'il faut la refaire. Évidemment, toute la zone du canal, sa problématique et son défi sont bien présents et nous ont amenés à dire qu'il faut une réflexion. Il faut partir des points forts et des points faibles. La question patrimoniale n'est finalement pas une question de pavés ni de largeur, mais de manière de présenter et de voir les choses. À ce titre, les arbres jouent un rôle très important dans cette discussion.

L'avenue du Port abritera des fonctions très urbaines entre la place Saintelette et la rue Picard, avec des parcs et des logements, ainsi que le développement de Tour & Taxis. Des bureaux seront aussi créés dans cette zone.

Avec ses entrepôts, la zone comprise entre la place des Armateurs et la rue Marie-Christine restera davantage industrielle.

Nous avons donc deux types de fonctions clairement distincts.

Notre volonté affichée est de créer un nouveau boulevard arboré, au départ d'une artère en mauvais état qui pose des problèmes de mobilité. Cela ressemblera à un beau boulevard berlinois.

Tout le périmètre en rouge - avenue du Port, place des Armateurs, rue Claessens et le carrefour - va être pris en considération.

Beaucoup l'oublie, mais dans la hiérarchie des voiries, l'avenue du Port n'est pas une route d'entrée vers Bruxelles. C'est le rôle de l'allée Verte. L'avenue du Port est plutôt une voirie interquartiers et il est important de le savoir.

Le principe est le suivant : sur toute la longueur de l'avenue du Port, nous avons voulu des pistes cyclables sécurisées et séparées de la voirie par des arbres, unidirectionnelle du côté de Tour & Taxis et bidirectionnelle du côté du canal. Il y a assez de place pour les cyclistes, beaucoup plus de place pour les piétons et des passages pour piétons sécurisés.

Entre la zone de Saintelette et la rue Picard, aucun bus ne circule et il y a de la place pour les cyclistes et les piétons. On y trouve une bande de circulation dans les deux sens et une intégration dans le parc

hebben dus met twee totaal verschillende functies te maken.

We willen een nieuwe laan aanleggen met bomen, als oplossing voor een laan die in slechte staat verkeert en die mobiliteitsproblemen veroorzaakt.

De volledige perimeter in het rood wordt in aanmerking genomen. In de wegenhiërarchie is de Havenlaan geen toegangsweg naar Brussel; de Groenlaan wel. De Havenlaan is veeleer een interwijkenweg.

Over de volledige lengte van de Havenlaan willen we veilige fietspaden aanleggen, die door bomen worden gescheiden van de weg, met eenrichtingsverkeer aan de kant van Tour & Taxis, en tweerichtingsverkeer aan de kant van het kanaal. Er komt veel plaats voor fietsers, veel meer plaats voor voetgangers en veilige oversteekplaatsen.

Tussen de zone van het Sainteletteplein en de Picardstraat rijdt geen enkele bus rond en is er plaats voor fietsers en voetgangers. Er komt een rijstrook in beide richtingen, en de rijweg wordt in het park opgenomen aan de kant van het kanaal en de Materialenkaai.

Tussen de Picardstraat en de Claessensstraat is er ruimte voor fietsers en voetgangers, maar er komen ook vier rijstroken, waarvan twee gedeeltelijk worden voorbehouden voor bussen en taxi's. Op het kruispunt krijgt het openbaar vervoer voorrang om de Havenlaan in te rijden.

Tegen 2020 zal het aantal bussen naar Tour & Taxis sterk toenemen tot meer dan dertig bussen per uur. Er moet dan ook voorrang aan die voertuigen worden gegeven, met eigen rijstroken en lichtensynchronisatie. De Picardbrug zal daar een belangrijke rol bij spelen. Het zal echter nog tien jaar duren voor de tram erover kan rijden.

Het openbaar vervoer krijgt voorrang: eigen rijstroken en voorrang op elk kruispunt. Op dit moment wordt de ruimte gedeeld tussen voetgangers en fietsers. Er zijn bomen en veel parkeerplaatsen. Dat zal in de toekomst volledig veranderen: het wordt erg romantisch, maar ook bijzonder veilig.

De laan zal twee rijstroken tellen tot aan de

du côté du canal et du quai des Matériaux.

Entre la rue Picard et la rue Claessens, il y a de la place pour les cyclistes et les piétons, mais également quatre bandes de circulation, dont deux partiellement réservées aux bus et aux taxis. Au carrefour, les transports publics ont la priorité pour s'engager dans l'avenue du Port.

N'oublions pas que, d'ici 2020, le nombre de bus desservant Tour & Taxis va fortement augmenter : jusqu'à 140 bus par jour et par sens sur l'avenue du Port. Plus de 30 bus par heure vont desservir la zone. Cela implique une priorité à ces véhicules, des bandes de circulation réservées et une synchronisation des feux. La situation des bus sera donc très différente à l'avenir, avec un rôle très important pour la future passerelle Picard. Si le tram vient à passer un jour sur celle-ci, ce ne sera cependant pas avant dix ans.

Comme vous le voyez sur le schéma, la priorité est donnée aux transports publics : ils disposent de bandes réservées et ont la priorité à chaque carrefour.

Actuellement, l'espace est partagé entre piétons et cyclistes. Il y a des arbres et beaucoup de places de stationnement pour les voitures. De l'autre côté, c'est la même chose. Ce sera complètement différent à l'avenir : la passerelle Picard, les entrepôts, le trottoir avec des zones séparées pour les piétons et les cyclistes, la piste cyclable bidirectionnelle, le nouvel alignement des arbres du côté du canal, qui permettra d'y passer à vélo. Ce sera très romantique, mais aussi très sûr !

L'avenue comptera deux bandes jusqu'à la rue Picard et quatre entre les rues Picard et Claessens, avec des arbres et une piste cyclable unidirectionnelle.

L'aspect majestueux de l'avenue et sa perspective seront préservés.

Le nombre d'arbres sera doublé, passant de 219 - des platanes actuellement - à 434. Les 142 arbres présents du côté du canal seront conservés. Une deuxième rangée sera plantée parallèlement. Ainsi, lorsque les arbres actuels devront être remplacés, les nouveaux individus auront déjà atteint une taille suffisante.

Picardstraat, en vier tussen de Picard- en Claessensstraat, met bomen en een fietspad met één rijrichting.

Het majestueuze uitzicht van de laan blijft bewaard.

Het aantal platanen wordt verdubbeld tot 434, en de 142 bomen aan de kant van het kanaal blijven behouden. Parallel wordt er een tweede rij aangeplant. Wanneer de huidige bomen moeten worden gekapt, zullen de nieuwe bomen al groot genoeg zijn.

De 77 bomen aan de overkant van de laan, aan de kant van Tour & Taxis, zijn ziek. Ze moeten worden gekapt en vervangen door een nieuwe rij bomen.

In het nieuwe project worden dus vier nieuwe bomen aangeplant per gekapte boom

De verlichting wordt verbeterd zodat ook het veiligheidsgevoel erop vooruitgaat.

Je bent voor de kasseien, of je bent ertegen. Wij hebben gekozen voor een oplossing zonder kasseien. De ecologische plaatsing ervan vergt immers een regelmatig onderhoud, wat aanzienlijke kosten met zich meebrengt en waarbij de weg voor het verkeer moet worden afgesloten. Dat is des te meer het geval daar het stuk tussen het Redersplein en de Claessensstraat druk bereden wordt door vrachtwagens.

Een andere reden is de geluidsoverlast die de kasseien veroorzaken. De huidige bewoners hebben er klachten over, en er komen nog woningen bij. Bij de keuze van het materiaal moeten we er ook rekening mee houden dat het niet om een stadsautosnelweg zal gaan, maar om een aangename stadsboulevard.

Een derde reden heeft te maken met de trillingen die worden veroorzaakt door de kasseien en die bijzonder onaangenaam zijn voor de buschauffeurs en -reizigers. Ook voor voetgangers en personen met beperkte mobiliteit zijn de kasseien bijzonder vervelend.

Mogelijk komt er in de verre toekomst een tram, maar dat is nog niet aan de orde.

Il s'agit d'une politique prévoyante à long terme. Les 77 arbres qui se trouvent de l'autre côté de l'avenue, du côté de Tour & Taxis, sont malades. Ils seront abattus et remplacés par un nouvel alignement.

Ainsi, le projet actuel défend largement la plantation d'arbres, puisque pour chaque individu abattu, quatre nouveaux seront plantés.

Par ailleurs, l'éclairage sera amélioré afin de renforcer le sentiment de sécurité.

Sur les photos, vous pouvez constater à quel point le résultat final sera magnifique !

En résumé, nous avons multiplié le nombre d'arbres le long de l'avenue et encouragé le processus participatif.

La question des pavés ne peut faire l'objet que d'une position pour ou contre. Il n'y a pas de position intermédiaire possible. Nous avons tranché en faveur d'une solution sans pavés, et cela pour plusieurs raisons :

- Un placement écologique des pavés impose un entretien régulier, ce qui implique des frais importants et la fermeture à la circulation. Et cela d'autant plus que le tronçon entre la place des Armateurs et la rue Claessens est très fréquenté par les camions.

- Une autre raison est celle du bruit de roulement. Des logements sont déjà présents et d'autres sont prévus à cet endroit. Les habitants actuels se plaignent du bruit de roulement sur les pavés. Moi-même, j'habite le long d'une rue en pavés, et le bruit des voitures circulant sur ceux-ci me dérange extrêmement, après celui des avions. Le matériau utilisé fait toujours l'objet de débat et doit tenir compte du fait qu'il ne s'agira pas d'une autoroute urbaine, mais d'un boulevard urbain très agréable.

- Une troisième raison est liée aux vibrations provoquées par le revêtement pavé pour les transports en commun (inconfort à la fois pour les chauffeurs de bus et pour leurs passagers). Le revêtement pavé s'avère aussi très inconfortable pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Pour toutes ces raisons, nous avons décidé d'opter pour un autre matériau. Nous allons également

We denken nog na over de aan te planten boomsoort. We willen bomen planten die tot 30 m hoog kunnen worden. Helaas vertonen de meeste van die bomen die doorgaans in het gewest worden aangeplant, ziekten of risico's op ziekten.

Ook voor de toekomstige bomenrijen werd de boomsoort nog niet bepaald. We houden daarbij rekening met tal van criteria, zoals de structuur van de boom en de dichtheid van het gebladerte, de weerstand tegen verkeersomstandigheden, allergieën, de beschikbaarheid in de boomkwekerijen, enzovoort.

De stedenbouwkundige vergunning wordt in het begin van de zomer van 2016 aangevraagd en na de zomervakantie van 2016 volgt het openbaar onderzoek. Pas daarna kunnen we het tijdschema van de werken vastleggen, maar we hopen ze voor het eind van de regeerperiode te kunnen afronden.

planter beaucoup plus d'arbres. Le projet est très arboré.

Pour ce qui est des transports en commun, si nous décidons à long terme d'aménager un tram, ce n'est actuellement pas à l'ordre du jour.

Concernant les essences d'arbres, l'analyse est toujours en cours. Nous voulons planter sur l'avenue du Port des arbres de première grandeur, pouvant atteindre 25 à 30 mètres de hauteur. Le problème est qu'actuellement, la plupart des arbres de première grandeur plantés traditionnellement en Région bruxelloise présentent des maladies ou des risques de maladie, y compris les platanes.

La réflexion est également en cours pour choisir l'essence qui sera plantée pour les alignements futurs. De multiples critères sont pris en considération dans la recherche du choix final de l'espèce à planter, tels que la structure de l'arbre et la densité des feuilles, la résistance aux conditions de trafic, la question des allergies, la disponibilité dans les pépinières de la quantité d'arbres recherchée, etc.

Pour ce qui est du calendrier, le dossier de demande de permis d'urbanisme sera introduit au début de l'été 2016 et soumis à enquête publique après les vacances d'été 2016. Nous attendons le planning des impétrants et l'obtention du permis d'urbanisme pour déterminer le calendrier des travaux, mais nous avons la volonté de les réaliser avant la fin de cette législature.

Nous avons l'obligation de réaménager l'avenue du Port. Il est temps de conclure ce dossier qui traîne depuis trop longtemps. J'espère que tout le monde fera preuve de bon sens. Rudi Vervoort et moi-même avons voulu proposer un projet qui mêle bon sens, respect patrimonial, respect des perspectives et des différents usagers, afin de faire de cette avenue du Port, aujourd'hui affreuse, un boulevard urbain véritablement digne de ce nom.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je ne trouve pas que l'avenue du Port soit esthétiquement affreuse. Elle est absolument inconfortable voire impraticable pour le moment, c'est là où réside le problème.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik dank u voor de voorstelling van het project. Dankzij de beelden kunnen we ons beter voorstellen waar u naartoe wilt. In de eerste projecten werd de Havenlaan vooral gezien als een toegangsweg. Het verheugt mij dat u de laan*

Je vous remercie de nous avoir proposé cette présentation et ces images qui nous permettent de mieux visualiser ce qui est visé. Par le passé, l'approche relative à l'avenue du Port - et donc les premiers projets d'aménagement liés à cette voie - était relative à une voirie pénétrante. Le fait que vous souligniez aujourd'hui sa qualification comme une voirie interquartiers est déjà en soi innovant et permet une conception différente de son aménagement et de son gabarit. C'est positif.

Il ne s'agit pas de conserver les arbres pour uniquement faire plaisir aux écologistes. Depuis longtemps, il existe un projet de réaménagement qualitatif de cette zone du quartier maritime, densément peuplée et populaire, pour permettre également l'éclosion d'espaces d'oxygénation et de détente de qualité, au bénéfice de la population du bas de Molenbeek et du bas de Laeken. Grâce au réaménagement de la voirie, à la révision de son gabarit et à la création d'une place étendue pour les promeneurs et les usagers actifs, on répond à cette demande et à ce besoin impératif d'espaces verts dans les quartiers centraux.

Comme vous le savez, ce projet nous tient à cœur depuis longtemps et nous espérons que les objectifs annoncés dans votre présentation seront rencontrés, tant en termes du nombre d'arbres que, de manière plus générale, de respiration.

Ce qui n'a pas encore trouvé de réponse tout à fait claire, c'est ma question concernant les passages sécurisés pour les usagers actifs. Vous dites qu'il y en aura. Je vous répondrai que, sur de l'asphalte et des voiries dégagées, les voitures vont rouler très vite. Ces passages sécurisés risqueront donc d'être problématiques.

Alors que le projet n'en est encore qu'à des esquisses, je pense qu'il y a lieu de mener une réelle réflexion à cet égard, pour faire en sorte que cette voirie ne se transforme pas en autoroute à certaines heures. Par exemple, le samedi matin et le dimanche, il y a moins de circulation et plus de promeneurs. C'est donc à ces moments qu'un risque de conflit entre usagers actifs et automobilistes existe. Il faut y répondre structurellement, par le biais de signaux de circulation et d'autres aménagements de la voirie, comme des casse-vitesse.

J'entends ce que vous dites concernant les pavés.

vandaag eerder ziet als een verbindingsweg tussen de wijken. Dat is een nieuw element dat een belangrijke invloed heeft op de inrichting van de weg.

Wij vragen niet om de bomen te behouden alleen om ons een plezier te doen. De Maritiemwijk is een drukke volkswijk die nood heeft aan zuurstof en groene ruimten. Het nieuwe project lijkt op die behoefte in te spelen. Wij hopen dat de doelstellingen die u aankondigt zullen worden bereikt.

Ik had graag wat meer uitleg gekregen over de beveiligde oversteekplaatsen. U zegt alleen dat die er zullen komen. Als er geen obstakels zijn en het wegdek geasfalteerd is, zullen de auto's echter zeer snel rijden. Het is dus belangrijk om na te denken over manieren om te vermijden dat de Havenlaan op bepaalde tijdstippen in een snelweg verandert. Wij moeten een structurele oplossing uitwerken, via verkeersborden en andere maatregelen, zoals verkeersdrempels.

Ik ben niet echt verzot op kasseien, maar het gaat om een historische erfenis. Het zou interessant zijn om daar een spoor van te bewaren. Dat is ook wat in andere plaatsen in het stadscentrum is gebeurd. Zo is een kleine kasseiweg bewaard om de eerste omwalling van Brussel te symboliseren. Het is dus mogelijk om dit erfgoed in een moderne visie te integreren.

U voert aan dat de bussen heel wat trillingen veroorzaken. De werken bieden een mooie kans om een tramlijn aan te leggen en de brug van Laken met Sainctelette te verbinden, waar al een tram rijdt. Dat lijkt mij niet moeilijk te verwezenlijken. Er zijn heel wat vernieuwde wegen waar een tramlijn is aangelegd. Waarom geen kasseien behouden onder de tram, die daar geen last van heeft?

Tot slot betreur ik dat ik geen uitleg over de keuze van de bomen heb gekregen. Ik heb begrepen dat er bomen zullen worden geplant die al een zekere omvang hebben en dat er rekening is gehouden met het probleem van de allergieën. De tijd zal uitwijzen of u de goede keuze hebt gemaakt.

Dat waren geen bijkomende vragen, maar vooral suggesties die uw project nog beter kunnen maken en een nog groter draagvlak kunnen creëren.

Pour ma part, je n'en suis pas forcément amoureux, mais j'ai été sensible à deux arguments des défenseurs des pavés. Premièrement, il s'agit de notre héritage patrimonial et historique. À ce titre, il est intéressant d'en garder une trace. Peut-être serait-il judicieux d'intégrer en partie ce souvenir. C'est ce qu'on a fait en certains endroits du centre-ville, où l'on a conservé un petit cheminement en pavés pour symboliser la première enceinte de Bruxelles. Il y a donc moyen d'intégrer ce patrimoine dans une vision moderne et revisitée de l'avenue du Port. Pour le moment, cela ne figure pas dans vos projets, mais je vous invite à le faire.

Deuxièmement, vous avez évoqué les vibrations causées par le passage des bus. Les déplacements des bus font également du bruit et causent des perturbations. Il serait donc utile de profiter de cet aménagement pour intégrer la question du tram, que vous n'avez pas encore abordée à ce stade. Il me semblerait intéressant de connecter le pont de Laeken et Saintelette, où le tram circule déjà. Cela ne devrait pas être très compliqué à réaliser et c'est courant dans les voiries modernes, où une place est prévue pour le tram. Pourquoi d'ailleurs ne pas prévoir des pavés sous le tram, puisque ce dernier est moins perturbé par ces derniers ?

Enfin, vous ne m'avez pas répondu concernant les essences d'arbres qui seront choisies. J'ai bien compris que le choix s'orienterait vers une essence permettant une plantation lorsque l'arbre a déjà une certaine taille. De même, la question des allergies serait également prise en considération. Nous évaluerons la pertinence de ce choix. À l'impossible nul n'est tenu, mais si vous pouviez tenir compte de ces paramètres, ce serait déjà une bonne chose.

Il ne s'agissait pas de questions complémentaires, mais plutôt de quelques réflexions, si ce n'est concernant les passages sécurisés.

Il s'agit plutôt d'encouragements destinés à vous pousser, à l'avenir, à améliorer encore le projet, à faire en sorte qu'il tienne encore mieux compte des usagers actifs et du patrimoine et suscite plus encore l'adhésion !

C'est ce vers quoi doit tendre le gouvernement.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

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 "l'idée d'offrir la gratuité des transports STIB pour les touristes dans le but de relancer l'économie bruxelloise".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le gouvernement a décidé de consacrer 66 millions d'euros à la relance de l'économie et du tourisme bruxellois. Nous saluons cette initiative et les efforts déployés pour soutenir notre Région, qui souffre des événements dramatiques du 22 mars. Je souhaiterais revenir plus précisément sur les 4 millions d'euros mobilisés pour le "package mobilité" à destination des touristes et commerçants.

L'idée a été avancée d'offrir la gratuité du transport en commun à tous les touristes qui logeraient dans notre capitale. Le cdH a toujours défendu le principe d'une telle gratuité, qui inciterait les automobilistes à se tourner vers les transports publics.

Quels seraient les effets de cette gratuité sur l'attractivité touristique de notre Région ? Une telle mesure suffirait-elle à y ramener les touristes ?

La gratuité aurait un coût. Ainsi, les tickets Jump 24h-48h-72h ont généré 1,6 million d'euros de recettes, sans compter les autres tickets.

Sur quels critères vous basez-vous pour calculer le budget nécessaire pour offrir cette gratuité des transports en commun aux touristes ?

Par ailleurs, comment un tel système peut-il concrètement être mis en œuvre ? Qui aura droit à la gratuité ? Les touristes, mais qu'est-ce qu'un touriste ? Les non-Bruxellois ? Les étrangers, qu'ils soient à Bruxelles pour des raisons professionnelles ou autres ? Toute personne hébergée dans un hôtel bruxellois ? Pendant quelle période ? Parle-t-on d'un trajet, de quelques tickets,

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 idee van gratis MIVB- vervoer voor toeristen om de Brusselse economie aan te zwengelen".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *De regering heeft 66 miljoen euro uitgetrokken om de economie en het toerisme in Brussel opnieuw aan te zwengelen na de aanslagen van 22 maart. Van dat bedrag is 4 miljoen euro bestemd voor mobiliteitsmaatregelen.*

Het is de bedoeling om alle toeristen die in Brussel verblijven gratis openbaar vervoer aan te bieden. Het cdH is altijd voorstander geweest van gratis openbaar vervoer. Zo kunnen we automobilisten immers overtuigen om de overstap te maken.

Zal die maatregel volstaan om weer toeristen naar Brussel te lokken?

Gratis openbaar vervoer heeft een kostprijs. De Jumpkaarten voor 24, 48 of 72 uur brachten samen 1,6 miljoen euro in het laatje.

Hoe hebt u de kostprijs van gratis openbaar vervoer berekend?

Hoe zal de maatregel worden uitgevoerd? Wie zal recht hebben op dat gratis vervoer? Gaat het enkel om toeristen, buitenlanders die om professionele of andere redenen in Brussel verblijven, of alle personen die in een Brussels hotel verblijven? Over welke periode hebben we het? Gaat het om een rit, meerdere ritten of volledig gratis vervoer tijdens het verblijf in Brussel?

Verder zou worden overwogen om toeristen tijdens de zomer gratis in het stadscentrum te laten parkeren. Betekent dat dat de hoge parkeertarieven mensen ontmoedigen om naar Brussel te komen, of is de maatregel enkel bedoeld om de problemen op

d'une nuitée, de tout un séjour ? Je voudrais vous entendre sur les modalités pratiques qui entourent cette proposition.

En outre, le "package mobilité" que semble vouloir proposer le gouvernement permettrait également aux touristes d'opter pour le stationnement gratuit dans le centre de la ville pendant l'été. Cette mesure pose quelques questions, sauf à considérer que la politique de stationnement et les prix parfois élevés imposés aux automobilistes étrangers comme bruxellois pourraient être des raisons légitimes de ne pas venir à Bruxelles, ou que cette mesure ne vise à pallier que les problèmes générés par le piétonnier dans sa version actuelle. Pour l'instant, celui-ci est plutôt une source de baisse d'attractivité de Bruxelles.

En quoi la gratuité permettra-t-elle de faire revenir les touristes à Bruxelles ? Une étude vient-elle appuyer ce projet ? Comment, concrètement, cela va-t-il être mis en œuvre ?

Pourquoi se limiter au centre-ville ? N'y a-t-il pas d'autres zones touristiques et noyaux commerçants à soutenir à Bruxelles ? Qui va en profiter : les étrangers via leur hôtel, ou également les Wallons et Flamands qui viennent faire du shopping dans notre Région ? Ils constituent en effet la principale clientèle de nos commerces.

Je me réjouis de constater que le gouvernement bruxellois prend des mesures pour relancer l'économie bruxelloise, et son secteur touristique et commerçant en particulier. Il démontre ainsi qu'il peut se montrer audacieux et innovant en la matière.

Cette idée de gratuité et de "package mobilité", comme d'autres projets, prouve que le gouvernement ne manque ni de dynamisme, ni d'imagination pour essayer de faire revenir les chalands et les touristes dans notre Région. Nous sommes tous conscients de ce qu'il s'agit d'une impérieuse nécessité pour notre économie et notre emploi.

Néanmoins, pensez-vous réellement que ce "package mobilité" peut avoir un impact significatif sur le tourisme ? En quoi une carte de tram, qui représente aujourd'hui 1% du budget moyen d'un séjour à Bruxelles, permettra-t-elle de convaincre les touristes de revenir dans notre

te lossen die door de huidige voetgangerszone worden veroorzaakt?

Werd er een studie uitgevoerd die bevestigt dat gratis openbaar vervoer meer toeristen zal aantrekken? Hoe zal de maatregel concreet in zijn werk gaan?

Waarom wordt de maatregel beperkt tot het stadscentrum? Zijn er geen andere toeristische zones of winkelbuurten die steun verdienen? Wie zal aanspraak op die maatregel kunnen maken: enkel buitenlanders die in een Brussels hotel overnachten of ook Walen en Vlamingen die in het Brussels Gewest komen winkelen? Zij zijn immers de belangrijkste klanten van onze winkels.

Het mobiliteitspakket bewijst dat het de regering niet aan lef en verbeelding ontbreekt. Het is van wezenlijk belang voor onze economie en onze werkgelegenheid dat er meer klanten en toeristen naar Brussel komen. Maar denkt u echt dat deze mobiliteitsmaatregel veel invloed op het toerisme zal hebben? Denkt u werkelijk dat een gratis tramkaart, die 1% van het gemiddelde budget van een toeristisch verblijf in Brussel vertegenwoordigt, mensen naar hier zal lokken?

Wij moeten overigens ook de inwoners van Vlaanderen en Wallonië naar Brussel aantrekken voor culturele activiteiten, om op restaurant te gaan, te winkelen of een daguitstap.

Région ?

Par ailleurs, il nous faut aussi convaincre les habitants de Flandre et de Wallonie de revenir visiter Bruxelles, d'y fréquenter les lieux culturels, les restaurants, les commerces, et ce, même en tourisme d'un jour.

Discussion

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je remercie mon collègue pour son interpellation qui amène une discussion assez intéressante. Nous défendons tous notre Région et son attractivité économique.

Cependant, j'avoue partager la perplexité de M. Cerexhe quant à l'impact direct et positif que pourrait avoir une telle mesure sur le tourisme. Loin de moi l'intention de ne pas soutenir la promotion du tourisme, bien au contraire puisque le tourisme crée de nombreux emplois à Bruxelles, notamment des emplois accessibles à des Bruxellois au chômage parfois depuis longtemps. Néanmoins, je suis assez dubitatif quant à l'efficacité de la mesure visant à instaurer la gratuité pour les touristes.

Quoi qu'il en soit, nous soutenons tous les projets qui peuvent relancer l'économie bruxelloise et augmenter l'attractivité touristique de notre Région. Quand on parle de gratuité des transports, dès qu'on en a les moyens, il faut en outre poursuivre les efforts en faveur des usagers bruxellois. Ces derniers sont les premiers à avoir souffert de la crise économique et du lockdown. Certes, le gouvernement et la STIB ont fait des efforts dans ce sens - gel des tarifs, abonnements scolaires et famille nombreuse permettant l'obtention d'un abonnement gratuit...- mais il faut poursuivre la démarche pour tendre vers une accessibilité plus grande des transports publics en faveur des Bruxellois.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- La gratuité des transports publics pour les touristes est une bonne idée, au vu des difficultés que rencontre

Bespreking

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Net als de heer Cerexhe betwijfel ik of gratis openbaar vervoer een grote invloed op het toerisme zal hebben, maar wij steunen alle projecten die de Brusselse economie en het toerisme kunnen aanzwengelen.*

Daarnaast moeten wij de inspanningen voor de Brusselse reizigers voortzetten. Zij hebben immers het meest onder de economische crisis en de lockdown geleden. De regering en de MIVB hebben al stappen in de goede richting gezet, zoals het bevriezen van de tarieven en gratis abonnementen voor kroostrijke gezinnen, maar wij moeten onze inspanningen voortzetten om het openbaar vervoer nog toegankelijker te maken voor de Brusselaars.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans).*- *Gratis openbaar vervoer voor toeristen is een goed idee. De Brusselse economie*

notre secteur économique depuis les attentats.

Mais cette gratuité ne doit pas se limiter aux touristes. La plus belle carte de visite que pourrait montrer notre Région serait celle de transports publics gratuits pour tous. Je suis d'ailleurs étonné d'entendre M. Cerexhe défendre cette idée.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ce n'est pas nouveau.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- En séance plénière, la première réaction des députés consiste à nous demander qui paiera une telle mesure. Je répète que nous sommes la troisième région la plus riche d'Europe. Nous disposons donc de moyens.

Je soutiens l'idée du ministre d'offrir des transports publics gratuits pour tous.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il est rare que nous soyons d'accord avec le PTB.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Vous êtes en accord avec vos promesses électorales. Vous considérez la mobilité comme un défi prioritaire, et vous proposez tous dans vos programmes la gratuité des transports publics.

(Rumeurs)

En tout cas, le PS et le cdH l'ont fait.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- La gratuité n'existe pas.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- C'est exact. Les Bruxellois paient déjà des taxes et il faut trouver les moyens nécessaires.

J'encourage donc le ministre à poursuivre dans sa politique de transports publics gratuits pour tous. C'est la plus belle carte de visite que nous pourrions envoyer au monde.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit évidemment d'une mesure symbolique et d'un message que le gouvernement veut envoyer. Ce n'est pas un ticket

kan na de aanslagen wel een duwtje in de rug gebruiken.

De beste reclame voor Brussel zou echter gratis openbaar vervoer voor iedereen zijn. Het verbaast mij trouwens dat de heer Cerexhe achter dat idee staat.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Het is helemaal geen nieuw idee.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Tijdens de plenaire vergadering komt na elk voorstel van mijn partij onmiddellijk de vraag wie dat zal betalen. Maar wij leven in de op twee na rijkste regio van Europa. Aan geld ontbreekt het dus niet.*

Ik sta achter het idee van gratis openbaar vervoer voor iedereen.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Vreemd dat het cdH en de PTB het eens zijn.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *U blijft uw verkiezingsbelofte trouw. Mobiliteit is voor u prioritair en u stelt in al uw programma's gratis openbaar vervoer voor.*

(Rumoer)

De PS en het cdH hebben alleszins zulke dingen beloofd.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Gratis bestaat niet.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Dat klopt. De Brusselaars betalen al belastingen. Om voor gratis openbaar vervoer te zorgen, zal de regering dus andere middelen moeten vinden.*

Daarom moedig ik de minister aan om in zijn beleid naar gratis openbaar vervoer voor iedereen te blijven streven.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gaat uiteraard om een symbolische maatregel die bedoeld is als statement. Met een gratis tram-*

de tram ou de parking qui va, en soi, changer la situation dans laquelle nous nous trouvons. Il faut cependant se replonger dans le contexte dans lequel nous étions lorsque nous avons pris cette décision de principe.

Pour le moment, nous étudions avec la STIB, visit.brussels, JCDecaux, les sociétés de parking actives sur notre territoire et les associations représentatives des commerçants et des hôteliers la manière de mettre en œuvre cette mesure le plus facilement possible, tout en évitant de nous compliquer la vie et d'accoucher d'une mesure trop coûteuse.

La mise en œuvre de cette mesure n'est pas encore achevée. Lorsqu'elle le sera, nous vous informerons de la manière dont elle sera appliquée concrètement. Il n'est pas évident de calculer la perte potentielle que cette mesure pourrait engendrer, car tout dépend de la manière dont elle sera appliquée. L'objectif est surtout d'attirer des visiteurs à Bruxelles pour qu'ils y dépensent de l'argent.

Il faut savoir que la STIB a déjà perdu des revenus à la suite du lock down et d'une utilisation réduite du métro. Il faudra estimer l'importance de cette perte dans le cadre de l'élaboration du budget 2017, voire plus tôt si la question se pose.

Ce qu'il faut retenir, c'est que ce "package mobilité" est surtout symbolique. Il s'agit d'envoyer un signal, mais il faut également que cette mesure soit la moins lourde possible sur le plan financier.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je partage l'avis du ministre quant à l'aspect symbolique de cette mesure et sa contribution à l'image positive de Bruxelles.

J'aimerais toutefois souligner la difficulté de rendre cette mesure opérationnelle et de fixer les critères d'octroi de la gratuité pendant une durée déterminée, ainsi que les critères permettant de définir qui est un touriste à Bruxelles. J'estime, tout comme vous, que nous avons besoin non seulement de visiteurs étrangers, mais aussi de visiteurs du reste du pays. Nous devons inciter les Flamands et les Wallons à effectuer leurs achats et à consommer à Bruxelles. Cet aspect doit être pris en

of parkeerticket kan je de huidige problemen uiteraard niet zomaar oplossen, maar u moet rekening houden met de context waarin de regering die beslissing heeft genomen.

Op dit moment bestuderen we samen met de MIVB, visit.brussels, JCDecaux, de parkeerbedrijven van het gewest en de verenigingen van winkeliers en hotelhouders hoe we die maatregel zo eenvoudig en goedkoop mogelijk kunnen invoeren.

De invoering van de maatregel is nog niet rond. Zodra dat het geval is, zullen we meedelen hoe de concrete toepassing ervan zal verlopen. Het is niet eenvoudig om te berekenen hoeveel geld de maatregel zou kosten, want alles hangt af van de concrete uitvoering. Het is vooral de bedoeling om bezoekers naar Brussel te lokken, zodat ze hier geld uitgeven.

De MIVB heeft al inkomsten verloren door de lockdown en een verminderd gebruik van de metro. De omvang van dat verlies moet worden geraamd bij het opmaken van de begroting van 2017, of zelfs nog eerder.

Nogmaals: het gaat om een symbolische maatregel die zo weinig mogelijk geld moet kosten.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Ik ben het met u eens dat de maatregel een veeleer symbolisch karakter heeft en bedoeld is om het imago van Brussel wat op te poetsen.*

Het zal evenwel niet makkelijk zijn om de maatregel uit te voeren. U moet niet alleen de duurtijd van de maatregel bepalen, maar ook duidelijk maken wie er recht op heeft. We willen niet alleen buitenlandse toeristen lokken, maar ook bezoekers uit de rest van het land. Dat is een aspect waar u rekening mee moet houden.

Het is tot slot belangrijk om de maatregel snel in te voeren, want de zomer staat al voor de deur.

considération dans la mise en œuvre de la mesure.

Je ne peux que vous inciter à rendre cette mesure rapidement opérationnelle, puisque nous sommes à la veille de l'été, qui est une période où Bruxelles enregistre une hausse du tourisme de loisirs.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION 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 "le plan de pistes cyclables et la transparence de l'administration".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Il y a plus d'un an, le gouvernement bruxellois adoptait votre plan vélo 2020, dont je tente de connaître le contenu précis depuis lors.*

Je me suis adressée pour ce faire à la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA), qui m'a renvoyée vers vous.

Vous m'avez, à votre tour, adressée au ministre-président Vervoort, que j'ai interrogé à plusieurs reprises, mais qui refuse de me fournir le plan des pistes cyclables.

Allez-vous enfin me fournir ce plan et ainsi respecter la législation relative à la publicité de l'administration ?

Je ne peux remplir ma tâche de parlementaire et contrôler le gouvernement que si celui-ci m'informe de ses décisions. Vais-je ou non recevoir une copie du plan des pistes cyclables ?

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het fietspadenplan en de openbaarheid van bestuur".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijnheer Smet, de Brusselse regering keurde meer dan een jaar geleden uw fietspadenplan Horizon 2020 goed. Ik probeer al ongeveer een jaar te achterhalen wat dat plan precies inhoudt.

Tot nu toe kregen we echter alleen nog maar te horen dat de Brusselse regering het fietspadenplan van de heer Smet goedkeurde. De bijlage met het werkelijke plan zat echter niet bij de regeringsbeslissing. U gaf ons een fotoreportage over hoe u het fietspadenplan ziet, maar daarmee weten we nog altijd niet wat de regering precies beslist heeft.

Ik vind nog altijd dat ik recht heb op het goedgekeurde fietspadenplan. Ik ben dan ook naar de Gewestelijke Commissie voor Toegang tot Bestuursdocumenten (CTM) gestapt, waar ik uiteraard te horen kreeg dat u me dat fietspadenplan moet bezorgen.

U stuurde me vervolgens naar minister-president Vervoort, omdat u mij het plan niet mocht geven.

Discussion

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'ai quelques questions complémentaires à poser.

(Sourires)

Je ne comptais pas créer un site pour publier ces informations.

Par rapport aux aménagements cyclistes, j'avais aussi souhaité vous interpeller et le Bureau m'a renvoyé à ce débat. Je vais donc me permettre de faire état d'une série de remarques et de questions. J'espère que vous serez en mesure d'y répondre.

M. le ministre, il y a un an, le gouvernement dévoilait son intention de créer un réseau de 80km de pistes cyclables séparées (PCS) d'ici à 2020. Ceci représentait un changement de paradigme dans la conception des infrastructures cyclables à Bruxelles, celles-ci étant jusqu'alors, comme vous le savez, matérialisées essentiellement par des bandes cyclables suggérées (BCS) ou des pistes cyclables marquées (PCM). Offrir un réseau

Ik heb het hem al meermaals gevraagd, maar hij doet alsof zijn neus bloedt en weigert mij het fietspadenplan te bezorgen.

Vandaar mijn interpellatie van vandaag. Zult u mij dat fietspadenplan nu eindelijk bezorgen? Zult u de wetgeving inzake openbaarheid van bestuur naleven? Met andere woorden, vindt de Brusselse regering dat ze de wet moet naleven of dat ze erboven staat?

Het is tijd voor verandering! In de tunnelcommissie bleek dat er talloze verslagen waren over de slechte staat van de tunnels. Had het parlement die documenten eerder gekregen, dan zouden we de regering fatsoenlijk hebben kunnen controleren en dan zou de toestand vandaag anders zijn.

Het is mijn taak hier om de regering te controleren, maar dan kan ik alleen als ik weet wat ze beslist, dat wil zeggen als ik inzage krijg in die beslissing. Krijg ik nu een kopie van uw fietspadenplan?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik heb wat bijkomende vragen.*

(Vrolijkheid)

Ik wilde u interpellieren over de fietspaden. Het Bureau heeft beslist dat ik bij dit debat moest aansluiten. Ik hoop dat u mijn opmerkingen en vragen kunt beantwoorden.

Een jaar geleden maakte de regering bekend dat ze tegen 2020 een netwerk van 80 km fietspaden wil aanleggen. Dat betekende een ommezwaai in de visie op fietsinfrastructuur in Brussel, want tot dan werden er vooral fietssuggestiestroken of fietsstroken aangelegd. De regering toont zich ambitieus met dat plan, waarmee ze beantwoordt aan de verwachtingen van een publiek dat tot nu toe niet graag in de stad fietste omdat het zich niet veilig voelt in het verkeer. Maar die fietspaden moeten natuurlijk nog daadwerkelijk worden aangelegd.

sécurisé séparé du trafic est un objectif ambitieux permettant de répondre aux attentes d'un public jusqu'ici rétif ou craintif par rapport à l'utilisation du vélo en ville, comme des enfants ou des personnes qui se sentent moins à l'aise dans le trafic. Encore faut-il que ces pistes cyclables soient praticables.

Comme vous l'avez vous-même déclaré lors d'un débat en séance plénière en juin 2015 - je vous cite -, "la grande erreur du passé commise à Bruxelles est qu'on a trop souvent tenté de plaire à tout le monde - un petit trottoir, une petite piste cyclable, un site propre pour les bus ou le tram et encore beaucoup de place pour les voitures -, mais vu la configuration de nos voiries, c'est impossible : il faut donc faire des choix".

J'aurais pu dire la même chose. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Au vu des premiers projets, par exemple au niveau du boulevard Poincaré et sur l'axe Rogier-Saintelette, il semble pourtant que la crainte d'opérer des choix clairs en faveur d'un rééquilibrage au profit des usagers actifs soit toujours présente. On constate notamment à la lecture des plans que la largeur des premières pistes ne permettra pas aux cyclistes de rouler à leur vitesse et de se dépasser aisément (cohabitation des cyclistes lièvres et des cyclistes tortues). On constate aussi que plusieurs projets de pistes bidirectionnelles obligent le cycliste à surprendre l'automobiliste par sa place inhabituelle dans le trafic et que ces pistes, faute de séparation claire, tendent à mélanger les cyclistes avec les piétons, ce qui causerait d'évidents conflits, comme nous avons pu le voir rue de la Loi.

M. le ministre, je souhaiterais donc savoir sur quelles bases les différents projets à l'étude ont été conçus.

Si le cahier numéro deux du vade-mecum vélo est bien consacré aux bandes cyclables suggérées et aux pistes cyclables marquées, aucun numéro n'est en revanche dédié à la réalisation des pistes cyclables séparées. J'aurais donc voulu savoir si les équipes de Bruxelles Environnement disposaient d'un guide de bonnes pratiques, s'inspirant notamment de pratiques d'autres villes belges ou étrangères en la matière.

In 2015 zei u nog dat de grootste fout die de Brusselse regering in het verleden maakte, erin bestond dat ze te vaak overal plaats wilde maken voor alle weggebruikers. Gezien het wegensysteem in het Brussels Gewest is dat onmogelijk: er moeten nu eenmaal keuzes worden gemaakt. Daar ben ik het volledig mee eens.

Bij de uitvoering van de eerste plannen lijkt het er echter op dat u nog steeds bang bent om een duidelijke keuze in het voordeel van de actieve weggebruiker te maken. Uit die plannen blijkt immers dat fietsers op de te smalle fietspaden zullen moeten rijden, waarop ze geen fatsoenlijke snelheid kunnen halen en elkaar niet vlot kunnen inhalen. Bovendien zijn er meerdere tweerichtingsfietspaden. Chauffeurs zullen in de war worden gebracht door fietsers die in de tegengestelde richting van het autoverkeer rijden. Op de koop toe zijn de fietspaden niet duidelijk afgescheiden van de voetpaden. Daardoor komen fietsers en voetgangers in aanraking met elkaar, wat conflicten kan veroorzaken.

Op basis waarvan werden die plannen ontworpen?

In het fietsvademecum vinden we wel informatie over fietsuggestiestroken en fietsstroken, maar niet over de aanleg van fietspaden. Heeft Leefmilieu Brussel een gids met goede praktijken?

In welke mate wilt u de actieve weggebruikers, met inbegrip van de voetgangers, meer plaats gunnen in de openbare ruimte?

Pourriez-vous par ailleurs nous indiquer dans quelle mesure un rééquilibrage de l'espace public en faveur des usagers actifs dans leur ensemble - donc pas au détriment des piétons - est prévu dans les différents projets en cours ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous avons déjà abordé ce sujet à plusieurs reprises et j'ai eu l'occasion de signaler à Mme Van Achter que le gouvernement ne diffusait pas de documents de travail internes. Seul le ministre-président est habilité à juger de la pertinence de transmettre ceux-ci au parlement. En tant que membre du gouvernement, je suis tenu au respect des décisions de mes collègues.*

Ce que je peux vous dire, c'est que la politique en matière de cyclisme met l'accent sur l'infrastructure cyclable. Nous n'avons pas adopté un nouveau plan vélo, mais une note interne reprenant une série de projets que nous jugeons indispensables et qui ne sera pas divulguée.

Les cyclistes, les administrations, les communes, la STIB et des bureaux d'étude externes ont été associés à la rédaction de cette note interne. Nous y avons rassemblé les cartes sur l'utilisation du vélo, les itinéraires cyclables régionaux (ICR), le réseau express régional vélo (RER-vélo) et la carte des lieux accidentogènes, documents qui vous ont tous été transmis.

Ces documents ont été complétés par les projets en préparation et un aperçu des pistes cyclables existantes, afin de réaliser un réseau cyclable cohérent, que j'ai d'ailleurs présenté ici. Pour l'essentiel, vous connaissez donc le contenu de ce plan, même si vous m'accusez de rétention d'information.

C'est une question de principe. Les membres de la commission connaissent le contenu du plan, mais pas celui du document de travail interne, dans lequel trois phases de mise en œuvre sont décrites. La première phase concerne l'avenue de Jette, l'avenue du Laerbeek et l'avenue de l'Exposition à Jette, l'avenue Charles Woeste, l'avenue de la Woluwe, le boulevard de la Deuxième Armée britannique et la rue Saint-Denis à Forest, l'allée Verte, le boulevard Poincaré et le boulevard

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben het hier al meermaals over gehad en ik heb mevrouw Van Achter reeds meegedeeld dat de regering geen interne werkdokumentten verspreidt. Zoals gezegd is het fietsplan een intern document dat een overzicht biedt van de projecten waaraan ik wil werken en dat ik heb gedeeld met de regeringsleden. Door het aanvragen van vergunningen om fietspaden en dergelijke aan te leggen, kan het in de praktijk worden gebracht. De minister-president is bevoegd om te beslissen of de nota van de regering al dan niet aan het parlement wordt bezorgd. Als lid van de regering moet ik de beslissing van mijn collega's respecteren.

Ik kan u wel zeggen dat we de infrastructuur centraal stellen in het fietsbeleid omdat uit heel wat studies blijkt dat het gebrek aan fietsinfrastructuur de belangrijkste hinderpaal is om mensen in Brussel op de fiets te krijgen. Er is dus geen nieuw fietsplan goedgekeurd, maar veeleer een overzicht van projecten waarvan we vinden dat we ze moeten realiseren. Het is een intern document dat we niet zullen verspreiden.

Bij de opmaak van dat interne document hebben we uiteraard fietsers, administraties, gemeenten, de MIVB en externe studie bureaus betrokken. We hebben daarbij de kaarten over het fietsgebruik, de gewestelijke fietsroutes (GFR's), het fiets-GEN en de in kaart gebrachte ongevallen samengebracht. Die documenten hebt u allemaal ontvangen.

Die documenten werden aangevuld met projecten die op til zijn en een overzicht van bestaande fietspaden om een samenhangend fietsnetwerk te realiseren. Dat netwerk heb ik hier trouwens voorgesteld. De essentiële inhoud kent u dus, ook al doet u alsof ik informatie achterhoud.

Het gaat om een principekwestie. De commissieleden kennen de volledige inhoud van het plan. Verder bestaat er een intern werkdokument waarin de drie uitvoeringsfasen worden beschreven. De

Baudouin, l'avenue Franklin Roosevelt, l'avenue Mutsaard, le boulevard Général Jacques et le quai de Veeweyde. Les permis sont en cours d'examen ou ont été délivrés. Les travaux ont commencé à certains endroits.

Durant cette phase, une piste cyclable séparée de la chaussée sera réalisée rue David Van Bever à Uccle, ainsi que deux kilomètres de pistes cyclables séparées dans le Pentagone.

Les permis pour l'ICR à Ixelles, rue du Page comprise, et pour l'ICR à Saint-Gilles, ont été délivrés et les choses sont en bonne voie pour l'ICR à Uccle. Une bande de circulation pour vélos a été peinte au sol rue du Trône à Ixelles, à la grande satisfaction des cyclistes.

La deuxième phase est en cours d'examen et devrait débiter en 2017. Vous en serez informés.

Le plan d'action pour la lutte contre le vol de vélos a été approuvé et sera intégré dans le plan stratégique de sécurité et de prévention (PSSP).

Les conditions du cahier des charges pour les trois passerelles cyclables au-dessus de la route du canal seront fixées avant l'été. Le projet devrait aboutir en 2019.

L'actuelle passerelle Gosselies sera remplacée par une passerelle mobile. Les projets des passerelles Picard, Comte de Flandre et Porte de Ninove suivent leur cours. Un ascenseur à vélos sera installé à Ixelles dans le cadre d'un projet Beliris.

(poursuivant en français)

En réponse aux questions complémentaires de M. Pinxteren, je vous invite à relire les plans concernant le boulevard Poincaré et la partie entre Sainctelette et Yser. Les cyclistes disposeront de beaucoup d'espace. Le concept sera très différent de ce qui existe actuellement. J'espère que nous pourrons vous présenter le plan relatif à la Petite ceinture dans les prochaines semaines et que vous serez rassuré.

Pour ce qui est du vade-mecum pour les pistes cyclables séparées, notre objectif est de le finaliser d'ici le début de l'année 2017.

eerste fase betreft de Jetselaan, de Laarbeeklaan en de Tontoonstellingslaan in Jette, de Charles Woestelaan, de Woluwelaan, de Britse Tweedelegerlaan en de St-Denijstraat in Vorst, de Groendreef, de Poincarélaan en de Boudewijnlaan, de Rooseveltlaan, de Mutsaardlaan, de Generaal Jacqueslaan en de Veeweidekaai. De vergunningen voor die werken zijn al aangevraagd of verstrekt. Op een aantal plaatsen zijn de werken al van start gegaan.

In deze fase zal er daarnaast met gewestelijke steun een van de rijweg gescheiden fietspad in de Van Beverstraat in Ukkel worden gerealiseerd en heeft het gewest de stad Brussel 3 miljoen euro gegeven om twee kilometer van de rijweg gescheiden fietspaden aan te leggen in de Vijfhoek.

De bouwvergunning voor de GFR in Elsene, met inbegrip van de Edelknaapstraat, en de vergunning voor de GFR in Sint-Gillis werden intussen uitgereikt. Een recente vergadering met de gemeente Ukkel stemt me hoopvol over de vergunning voor de GFR in Ukkel. Inmiddels werd er tot grote tevredenheid van de fietsers ook een fietsstrook geschilderd in de Troonstraat in Elsene.

De tweede fase wordt bestudeerd. Zodra de studie klaar is en we de vergunningen voor de uitvoering aanvragen, zult u daarover worden geïnformeerd. De uitvoering volgt in 2017.

Het fietsdiefstalactieplan werd goedgekeurd en wordt geïntegreerd in het plan van het Brussels Gewest voor veiligheid en preventie.

De voorwaarden voor de aanbesteding van de drie fietsbruggen op de kanaalroute komen er voor de zomer aan. Tegen de zomer moet het bestek voor het ontwerp van de fietsbruggen klaar zijn. De bruggen moeten tegen 2019 worden voltooid.

We werken aan een mobiele voetgangers- en fietsersbrug ter vervanging van de Gosseliesbrug. Ook de plannen voor de Picardbrug en de bruggen ter hoogte van Graaf van Vlaanderen en de Ninoofsepoort worden verder uitgewerkt. We hebben in het kader van een Belirisproject geld uitgetrokken om een fietslift te plaatsen in Elsene.

(verder in het Frans)

Mijnheer Pinxteren, uit de plannen kunt u afleiden

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *C'est une question de principe pour moi aussi. Il est inacceptable que le gouvernement prenne toutes sortes de décisions sans en informer le parlement, empêchant tout contrôle parlementaire.*

Il est très décevant de vous entendre qualifier cette façon d'agir de question de principe. Vous auriez pu informer les parlementaires sous réserve de confidentialité.

En refusant de nous fournir une copie du plan des pistes cyclables, vous excluez le parlement. C'est pourquoi je déposerai un ordre du jour motivé et entreprendrai d'autres démarches afin de pouvoir exercer mon travail parlementaire.

Ordres du jour – Dépôt

M. le président.- En conclusion de l'interpellation, un ordre du jour motivé est annoncé par Mme Cieltje Van Achter.
(voir p. 85)

Un ordre du jour pur et simple a déjà été déposé le 1^{er} juin 2016 par MM. Marc Loewenstein et Jamal Ikazban.

dat fietsers behoorlijk wat ruimte krijgen. De verkeerssituatie zal totaal veranderen. Ik hoop u in de loop van de volgende weken het plan voor de Kleine Ring te kunnen voorstellen.

Het vademecum voor de fietspaden wil ik tegen begin 2017 klaar hebben.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat het om een principekwestie gaat. Welnu, voor mij ook. Het kan niet door de beugel dat de regering allerlei beslissingen neemt en weigert om het parlement daarover te informeren. Op die manier wordt parlementaire controle onmogelijk.

Ik vind het trouwens teleurstellend dat u deze gang van zaken als een principekwestie omschrijft. U had de parlementsleden toch inzage kunnen geven in het plan met het verzoek om de informatie vertrouwelijk te houden? Ik hoef zelfs geen kopie te krijgen. Maar zelfs dat is blijkbaar niet mogelijk.

Door te weigeren om ons een kopie van het fietspadenplan te geven, zet u het parlement volledig buiten spel. Dat is een fundamenteel probleem. Ik zal daarom een gemotiveerde motie indienen en verdere stappen ondernemen om mijn parlementair werk te kunnen doen.

Moties - Indiening

De voorzitter.- Naar aanleiding van de interpellatie wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door mevrouw Cieltje Van Achter.
(zie p. 87)

Een eenvoudige motie werd ingediend op 1 juni 2016 door de heren Marc Loewenstein en Jamal Ikazban.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la politique de conversion des camions et camionnettes de service de la STIB".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les obligations du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) concernant les exigences et objectifs environnementaux spécifiques de la STIB ne visent que les véhicules de transport public de personnes.

Le régime d'obligations relatives à la flotte de camions et camionnettes de service de la STIB, qui représentent un contingent considérable parmi les 240 véhicules de service répertoriés en 2012, est prévu par l'arrêté du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport. Il spécifie, dans sa section 2, les obligations environnementales.

Or, contrairement aux voitures personnelles, MPV (Multi Purpose Vehicles) et véhicules de transport public de personnes, les camions et camionnettes ne sont pas soumis à l'interdiction de mise en service de véhicules équipés d'un moteur fonctionnant au carburant diesel. En effet, l'arrêté n'oblige qu'à un respect de la norme Euro en vigueur ou de la norme supérieure.

Le cadre légal étant peu volontariste, je souhaiterais savoir comment la STIB se dote en interne d'une politique plus ambitieuse en la

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het omschakelingsbeleid van de MIVB betreffende de vrachtwagens en bestelwagens".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) legt de MIVB een aantal milieuverplichtingen op, maar die gelden enkel voor de bussen, trams en metro's.*

De milieuverplichtingen voor de vracht- en bestelwagens van de MIVB zijn vastgelegd in het besluit van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer.

Vreemd genoeg verbiedt dat besluit de MIVB niet om voertuigen te gebruiken die met een dieselmotor zijn uitgerust. Het besluit bevat enkel de verplichting om de geldende Euronorm of een hogere norm na te leven.

De wetgeving is dus niet erg voluntaristisch. Is het interne beleid van de MIVB ambitieuzer? De MIVB heeft een aanzienlijk wagenpark. Op 31 december 2014 omvatte dat nog een honderdtal dieselwagens en 55 dieselvrachtwagens.

De tijden zijn sterk veranderd. Er zijn ondertussen tal van alternatieven beschikbaar. Heel wat overheidsbedrijven (bpost, haven van Los Angeles) en privébedrijven (Colruyt, DHL) gebruiken al vracht- en bestelwagens met een alternatief

matière. Cela apparaît d'autant plus important que le parc de camions et camionnettes de la STIB est considérable et que le carburant utilisé est essentiellement le diesel. Selon le rapport fourni au 31 décembre 2014, une centaine de véhicules utilitaires et environ 55 camions étaient à motorisation diesel, dont seulement 5% au biodiesel.

Les choses sont en train de changer sur ce plan, car nous ne sommes plus à une époque où les technologies de motorisation permettant l'utilisation de carburants alternatifs étaient peu nombreuses et où l'on manquait de données et d'expérience. De nos jours, de nombreux modèles de camions et de camionnettes à motorisation alternative existent et ont fait leurs preuves sur le terrain. De plus, quantité d'opérateurs soit publics (bpost, le Port de Los Angeles, ...) soit privés (Colruyt, DHL, ...) ont testé ou utilisent désormais ces différents modèles dans leur flotte captive.

Tant du côté des motorisations à propulsion électrique que du gaz naturel comprimé (GNC), divers exemples de modèles de camions légers et lourds ont été développés par des constructeurs spécialisés comme Nissan, Smith, E-Force, Emoss) sans compter le fait que tous les constructeurs traditionnels de camions (Scania, MAN, Mercedes Benz, Iveco, Volvo) ont également développé et commercialisé des modèles de camionnettes et camions, entièrement électriques, hybrides, au GNC, ou encore à l'hydrogène.

Enfin, il faut ajouter que même pour le cas spécifique des camions spéciaux destinés à des travaux d'infrastructure, les constructeurs spécialisés ont également lancé des modèles à motorisation alternative, comme en témoignent les exemples de Caterpillar ou Siemens qui ont développé des modèles intéressants à suivre également.

La STIB a-t-elle pris des mesures volontaristes qui vont plus loin que les exigences prévues dans le cadre de l'arrêté du 15 mai 2014 ?

Des exigences et objectifs chiffrés de conversion vers des modèles de motorisation pour camions et camionnettes fonctionnant avec des carburants autres que le diesel existent-ils ? Si oui, quels sont ces objectifs et quelles sont les échéances fixées ? Ces objectifs et ces exigences sont-ils fixés dans un

aandrijfsysteem.

Een aantal constructeurs hebben zich gespecialiseerd in de bouw van elektrische voertuigen of voertuigen op aardgas (CNG), zoals Nissan, Smith, E-Force en Emoss, maar ook de traditionele vrachtwagenbouwers (Scania, MAN, Mercedes Benz, Iveco en Volvo) hebben elektrische, hybride, aardgas- of waterstofmodellen ontwikkeld. Zelfs voor wegenwerken bestaan er modellen met een alternatief aandrijfsysteem.

Heeft de MIVB maatregelen genomen die verder gaan dan de verplichtingen in het besluit van 15 mei 2014?

Heeft de MIVB cijfermatige doelstellingen vastgesteld voor de overschakeling op andere brandstofsysteemen? Wanneer moeten die worden bereikt? Zijn die doelstellingen en termijnen vastgelegd in een bindend intern document?

Wanneer zullen de dieselwagens worden vervangen? Zijn er al tests uitgevoerd met vrachten bestelwagens die met een ander aandrijfsysteem werken?

Heeft de MIVB al aanbestedingen voor dat soort vracht- en bestelwagens uitgeschreven? Wanneer? Voor hoeveel voertuigen? Hoeveel staan de procedures?

document interne contraignant ?

Quel est le calendrier prévu pour le renouvellement des camionnettes et des camions ?

Des tests ont-ils déjà été effectués avec des camions et camionnettes fonctionnant avec différents types de motorisation ?

Des marchés publics portant sur l'acquisition de tels types de camions et de camionnettes ont-ils été lancés par la STIB ? Si oui, quand, pour combien de véhicules et où en sont précisément ces marchés publics ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En termes d'objectifs de conversion, la STIB se conforme à son contrat de gestion qui précise, en son article 62.4 sur les plans de déplacements d'entreprise, que la société "veillera par ailleurs à orienter progressivement sa flotte de véhicules de service vers des véhicules à basse consommation ou totalement électriques". Elle travaille également conformément à la décision du gouvernement du 28 avril 2016 pour une transition vers une flotte de bus électriques d'ici 2030.

Contrairement aux entreprises à prédominance logistique citées en exemple, comme bpost ou Colruyt, la flotte de camions de la STIB est composée de véhicules très spécifiques, nécessitant une charge utile très importante - dépanneuses, camions-grues -, et, pour certains - camions ateliers ou camions rail-route -, présentant des contraintes de volume ou de gabarit bien précises, peu compatibles avec des technologies alternatives au diesel.

En effet, pour assurer une autonomie suffisante, alors que le recours au gaz induit des contraintes en termes de volume, et donc de gabarit ou d'espace utile, le recours à une technologie électrique ou hybride ne peut limiter la capacité utile du véhicule, nécessaire au niveau opérationnel. En outre, ces véhicules doivent pouvoir circuler sur la voie publique et respecter les charges utiles limites et largeurs imposées par le Code de la route.

Le calendrier de renouvellement des camions de plus de 3,5 tonnes ne prévoit aucun renouvellement en 2016, mais dix-neuf en 2017, trois en 2018,

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Volgens de beheersovereenkomst van de MIVB moet ze haar dienstwagenvloot geleidelijk richten op voertuigen met een laag verbruik of op volledig elektrische wagens. Daarnaast volgt ze ook de regeringsbeslissing van 28 april 2016 betreffende de overgang naar een elektrische busvloot tegen 2030.

De vrachtwagenvloot van de MIVB bestaat uit specifieke voertuigen die een aanzienlijke nuttige lading nodig hebben, soms ook met specifieke vereisten inzake volume of afmetingen, die moeilijk te verenigen zijn met alternatieve technologieën. Zo wordt het gebruik van gas bemoeilijkt door volumebeperkingen, en dat van elektrische of hybride technologie kan de autonomie van het voertuig beperken. Bovendien moeten de voertuigen op de openbare weg rondrijden en dus de maximale nuttige last en breedte respecteren die wordt opgelegd door de Wegcode.

Voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton is geen enkele vervanging gepland in 2016, negentien worden in 2017 vervangen, drie in 2018, vier in 2019 en vier in 2020.

De vrachtwagens van de MIVB leggen een beperkt aantal kilometer af, vergeleken met de busvloot. We vonden het dan ook belangrijker om onze inspanningen in eerste instantie te richten op de omschakeling naar schonere technologieën van voertuigen voor passagierstransport.

Voor bestelwagens leeft de MIVB het besluit van de regering uit 2011 na. Er bestaat op de Belgische

quatre en 2019 et quatre en 2020.

Les camions de la STIB parcourent un nombre limité de kilomètres au regard du nombre de kilomètres parcourus par la flotte de bus. Pour toutes ces raisons, il semble plus opportun de concentrer tous les efforts sur la transition vers des technologies plus propres pour les véhicules de transport de passagers.

Pour ce qui est des camionnettes, la STIB respecte l'arrêté du gouvernement de 2011. Il n'existe sur le marché belge aucune camionnette de type hybride. En ce qui concerne les véhicules électriques, il n'existe que quatre modèles possibles, de Renault, Nissan, Citroën et Peugeot. Lors de chaque acquisition, la STIB vérifie systématiquement si elle peut prendre une camionnette avec une motorisation alternative au diesel si le volume de charge avoisine les trois mètres cubes. C'est le cas dans le cadre du véhicule du service postal.

En matière de test, la STIB a acheté en mai 2015 un véhicule Kangoo ZE électrique afin d'évaluer la fiabilité comme véhicule de service, et a lancé une commande en 2016 pour un autre véhicule Kangoo électrique pour le service postal. La STIB disposera donc en 2016 de deux véhicules complètement électriques en test d'exploitation, mais pour des usages 12h/24h.

Les camionnettes de la STIB sont acquises en leasing sur la base d'un système de qualification. La STIB a lancé en avril 2016 un cahier spécial des charges pour une camionnette électrique. Les offres sont en phase d'analyse. La réglementation concernant les marchés publics est d'application. Le calendrier de renouvellement pour les trois prochaines années prévoit trente camionnettes en 2016, sept camionnettes en 2017 et treize en 2018.

Néanmoins, malgré quelques solutions alternatives pour les camionnettes, la STIB est soumise à des contraintes d'exploitation. En effet, ces camionnettes sont des véhicules d'intervention qui doivent pouvoir être utilisés 24h/24 et sur lesquels la STIB ajoute fréquemment des charges supplémentaires d'utilisation d'électricité : feu orange ou feu bleu, système radio Astrid, module de transformation en 220V pour l'utilisation de machines, etc. De telles charges ont un impact négatif sur l'autonomie du véhicule.

markt geen enkele hybride bestelwagen, en er zijn slechts vier elektrische modellen. Bij elke aankoop gaat de MIVB systematisch na of ze een bestelwagen met een alternatief aandrijfsysteem kan kiezen, indien het laadvolume zo'n drie kubieke meter bedraagt. Dat is het geval voor het voertuig van de postdienst.

Bij wijze van test kocht de MIVB in mei 2015 een elektrische Kangoo ZE aan, en deed in 2016 een bestelling voor een andere elektrische Kangoo voor de postdienst. De MIVB zal in 2016 dan ook over twee volledig elektrische voertuigen beschikken.

De bestelwagens van de MIVB worden geleased op basis van een kwalificatiesysteem. In april 2016 schreef de MIVB een bijzonder bestek uit voor een elektrische bestelwagen. De offertes worden op dit moment geanalyseerd. De regelgeving betreffende de overheidsopdrachten is van toepassing. Het tijdschema voor de vernieuwing ervan voorziet in dertig bestelwagens in 2016, zeven in 2017 en dertien in 2018.

Ondanks een aantal alternatieve oplossingen voor bestelwagens, heeft de MIVB te kampen met verschillende technische beperkingen. De bestelwagens zijn immers interventievoertuigen die dag en nacht moeten kunnen worden gebruikt en waarin de MIVB vaak extra elektriciteit nodig heeft, voor zwaailichten, de radiomodule Astrid, de module voor de transformatie naar 220 V, enzovoort. Die hebben een negatieve impact op de autonomie van de wagen.

Notre volonté est donc réelle, mais nous sommes parfois limités par des contraintes techniques.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je souris, car si la volonté porte sur deux camionnettes et l'on se satisfait de cela, je suis assez surprise. Je reconnais qu'il y a des contraintes naturelles et que cela ne concerne pas tous les véhicules. L'idée est d'intégrer ces nouvelles motorisations de manière systématique, afin de rendre le plus possible le parc des véhicules non polluant.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis tout à fait d'accord avec cela.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce qui nous a étonnés au fil de nos recherches, c'est qu'en réalité, même pour des camions assez inattendus, on constate que de nombreux constructeurs sont en train de se mettre en ordre du point de vue technologique et proposent désormais des gabarits qui respectent les voiries. La STIB pourrait donc les acquérir. Son parc de véhicules est très important et est en permanence sur la route, même si les trajets sont assez courts.

En matière de camionnettes, je pense que la STIB peut faire mieux que ce qu'elle fait actuellement. Se satisfaire de deux véhicules, c'est un peu maigre, surtout lorsqu'on considère l'offre existante, beaucoup plus étoffée qu'auparavant.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous sommes en phase de test, mais nous allons lancer le cahier des charges pour acheter des véhicules de ce type.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Certes, mais on a déjà connu pareille situation dans le passé.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Als de ambitie niet verder reikt dan twee bestelwagens, is dat vrij ontgoochelend. De idee moet zijn om systematisch nieuwe aandrijfsystemen in te voeren om het wagenpark zo milieuvriendelijk mogelijk te maken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben het daar volledig mee eens.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De constructeurs werken aan nieuwe technologieën voor de meest onverwachte vrachtwagentypes en stellen modellen voor die op de weg kunnen worden gebruikt. De MIVB zou dus dergelijke voertuigen kunnen aankopen. Ze gebruikt heel wat voertuigen die voortdurend op de weg zijn, ook al zijn de trajecten vrij kort.*

Qua bestelwagens zou de MIVB het veel beter kunnen doen. Twee voertuigen is maar een mager resultaat, vooral omdat het aanbod heel wat uitgebreider is dan vroeger.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij zitten in een testfase, maar wij zullen binnenkort een aanbesteding voor dat soort voertuigen uitschrijven.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ongetwijfeld, maar wij hebben dat soort situaties al eerder meegemaakt in het verleden.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

concernant "la sécurisation du chantier de la Porte de Namur".

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les récentes fermetures de la station Clemenceau et leurs répercussions sur les activités économiques lors du marché des Abattoirs".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. ERIC BOTT,

concernant "la fermeture de la station Clemenceau le week-end".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La situation actuelle liée à la sécurité rend obligatoires des décisions difficiles à prendre, notamment lorsque celles-ci concernent des lieux hautement fréquentés, qu'il s'agisse des transports en commun ou des places à forte concentration, comme les marchés. C'est le cas notamment du marché des Abattoirs à Anderlecht, qui attire chaque week-end plusieurs dizaines de milliers de personnes.

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

betreffende "de beveiliging van de bouwplaats aan de Naamse Poort".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de recente sluitingen van het station Clemenceau en de gevolgen ervan voor de economische activiteiten tijdens de markt van de slachthuizen in Anderlecht".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT,

betreffende "de sluiting van het station Clemenceau in het weekend".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De huidige veiligheidssituatie dwingt ons tot moeilijke beslissingen over drukbezochte plaatsen, zoals de markt aan de slachthuizen van Anderlecht, die elk weekend tienduizenden bezoekers trekt.*

Metrostation Clemenceau ligt in die buurt en duizenden marktbezoekers maken er gebruik van. De voorbije weken ging het metrostation echter dicht tijdens het weekend. Dat had een impact op

La station de métro Clemenceau, située à proximité, est un lieu particulièrement incontournable de ce quartier et de cet événement hebdomadaire, puisque des milliers de personnes passent par cet endroit pour rejoindre le marché. Néanmoins, ces dernières semaines, la décision de fermer cette station de métro le week-end a eu des conséquences particulièrement négatives pour les commerçants qui fréquentent cet important marché. Ceux-ci estiment que ces décisions successives d'en empêcher l'accès ont eu un impact négatif sur leur chiffre d'affaires. Ils estiment également n'avoir été avertis de cette fermeture qu'à la dernière minute, en d'autres termes d'avoir été mis devant le fait accompli, sans aucune consultation.

Il est important de souligner que, hormis les nombreux commerçants qui fréquentent cet important marché, c'est toute une activité économique indissociable à ce rendez-vous qui est touchée : je pense ici aux nombreux restaurants et cafés situés à proximité, qui sont, eux aussi, très fréquentés par les visiteurs.

Quelles mesures ont-elles été mises en place, en matière de communication proactive, pour avertir la population de la décision de fermer la station ? La possibilité de faire appel, de manière ponctuelle, à des services de surveillance a-t-elle été envisagée ? Quelles raisons vous ont-elles poussé à ne pas opter pour cette alternative ?

Par ailleurs, cette situation me permet de revenir sur une particularité bien connue de cette station. Je vous avais d'ailleurs interpellé à ce sujet au mois de décembre dernier. Vous n'êtes pas sans savoir qu'un réel problème de dimensionnement dans la station Clemenceau entraîne des difficultés à endiguer le flux des passagers entrants et sortants. Une réunion entre vos services et la commune a eu lieu le 22 avril dernier afin de discuter d'une solution ponctuelle, mais il est toujours important de trouver des solutions à moyen et à long terme.

Pourriez-vous dès lors m'indiquer quelles sont les pistes concrètes que vous étudiez pour résoudre ces différents problèmes ?

M. le président.- La parole est à M. Bott pour sa question orale jointe.

de omzet van de marktkramers. Ze waren ook misnoegd omdat ze pas te elfder ure over de sluiting geïnformeerd werden, zonder voorafgaand overleg.

Naast de marktkramers worden ook andere economische activiteiten geraakt. Denk maar aan de talrijke restaurants en cafés in de buurt.

Welke maatregelen neemt u om proactief te communiceren over de beslissing om het station de sluiten? Hebt u overwogen om bewakingsdiensten in te schakelen? Zo nee, waarom niet?

U weet dat metrostation Clemenceau te klein is om de passagiersstromen te verwerken. Uw diensten vergaderden op 22 april met de gemeente Anderlecht over een tijdelijke oplossing, maar we moeten ook op zoek naar een definitieve oplossing op langere termijn. Hoe denkt u de problemen definitief op te lossen?

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

M. Eric Bott (DéFI).- Un article de presse du 29 avril 2016 se faisait l'écho des problèmes rencontrés par le marché des Abattoirs à la suite de la fermeture, le week-end, de la station Clemenceau. Chaque week-end, près de 100.000 personnes se bousculent au marché généraliste des Abattoirs d'Anderlecht. Les clients viennent majoritairement d'Anderlecht, de Molenbeek, de Bruxelles et de Laeken. Inévitablement, les chalands empruntent les transports en commun mis à leur disposition pour s'y rendre.

Le marché des Abattoirs et le site qui l'abrite à Anderlecht représentent un intérêt économique, voire touristique, indéniable pour notre Région. Pourtant, des voix s'étaient déjà fait entendre par le passé, et encore aujourd'hui, pour dénoncer le fait que le site devenait un désert économique.

Par voie de presse, la société anonyme des Abattoirs, gestionnaire du marché des Abattoirs d'Anderlecht, a mis le doigt sur ses souffrances actuelles : la fermeture, le week-end, de la station de métro Clemenceau à la suite des attentats du 22 mars ferait perdre des milliers de clients au marché, désastre économique s'il en est. Ainsi, une estimation de la société indique une baisse de fréquentation de l'ordre de 15 à 20% depuis les attentats, soit près de 16.000 clients en moins sur les 80.000 personnes qui fréquentent le marché chaque vendredi, samedi et dimanche.

À l'heure actuelle, il n'est pas annoncé de mesure d'ouverture complète de la station de métro Clemenceau. Une évaluation de la situation par la STIB est prévue. Par ailleurs, la proximité de la station Delacroix ne suffit pas à motiver certains chalands à venir au marché, souvent trop encombrés par leurs marchandises pour parcourir pareille distance.

Pourriez-vous m'indiquer les raisons de cette fermeture et celles qui justifient le maintien de cette mesure ?

Que comptez-vous mettre en place pour permettre une meilleure accessibilité du marché ?

Quelle est l'évaluation de la situation par la STIB et vos services quant à une réouverture complète de la station Clemenceau ?

Par ailleurs, quelles mesures prospectives en

De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).- *Op 29 april 2016 verscheen er een krantenartikel over de problemen waarmee de markt aan de slachthuizen van Anderlecht kampt ten gevolge van de sluiting van metrostation Clemenceau in het weekend. Die markt krijgt elk weekend zo'n 100.000 bezoekers die hoofdzakelijk uit Anderlecht, Molenbeek, Brussel en Laken komen. Veel van die klanten komen met het openbaar vervoer.*

De markt aan de slachthuizen is belangrijk voor de economie en het toerisme van het Brussels Gewest. Volgens de beheerder van de markt leidde de sluiting van metrostation Clemenceau ten gevolge van de aanslagen van 22 maart tot het verlies van duizenden klanten. De bezoekersaantallen zouden met 15 tot 20% gezakt zijn.

Tot nu toe is nog niet bekend wanneer Clemenceau opnieuw volledig opengaat. De MIVB moet de toestand nog evalueren. De nabijheid van station Delacroix volstaat voor veel klanten niet om ze naar de markt te lokken. Als mensen beladen zijn met boodschappen, hebben ze nu eenmaal niet veel zin om ver te lopen.

Waarom werd metrostation Clemenceau gesloten? Waarom werd die maatregel zo lang gehandhaafd? Hoe wilt u de markt beter toegankelijk maken? Hoe evalueren de MIVB en uw diensten de toestand? Welke mobiliteitsmaatregelen neemt u om zulke toestanden in de toekomst te voorkomen?

matière de mobilité entendez-vous prendre pour éviter pareille situation à l'avenir et permettre ainsi au marché des Abattoirs de jouer pleinement son rôle de moteur économique du quartier et de la Région ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La problématique de la station Clemenceau n'est pas neuve. Elle est connue depuis 2007 et est liée à la conception même de la station : dotée d'un quai central relativement petit, celle-ci est en outre assez profonde, avec des escalators dont la pente est raide.

Située face à l'entrée du marché des Abattoirs, la station Clemenceau draine, principalement les samedis et dimanches, des flux importants de clients, souvent très chargés lorsqu'ils quittent le marché. La STIB a, en conséquence, toujours particulièrement veillé à la sécurité de ces clients. L'affluence sur le quai constitue un réel risque de chute sur les voies, tandis que le risque de chute dans les escalators - et leurs conséquences - est lui aussi accru.

En 2015, la STIB a ainsi enregistré 187 incidents, dont 65 chutes de personnes, et 40 incidents sur les deux premiers mois de 2016, dont 14 chutes. Il est dès lors essentiel, et la STIB l'a bien compris, de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer aux voyageurs un parcours client le plus sûr possible.

C'est pourquoi, depuis 2008, la STIB renforce chaque week-end la présence de personnel dans et aux alentours de la station Clemenceau. Chaque samedi et dimanche, de 10h à 16h, quinze agents sont présents, par périodes de trois heures, ce qui mobilise 60 agents chaque week-end, pour surveiller les quais, assurer l'aide à l'embarquement et réguler les flux en haut et en bas des escalators. En fonction de la situation, ces agents sont aussi amenés à réguler le flux des piétons traversant la chaussée de Mons, qui perturbe la circulation des bus de la ligne 46.

Depuis octobre 2015, la STIB a en outre déplacé les valideurs vers le haut de la station et démonté certains bancs afin de faire davantage de place sur le quai. Les agents de sécurité de la STIB patrouillent désormais, au lieu de rester statiques.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De problemen met metrostation Clemenceau zijn al sinds 2007 bekend en houden verband met het relatief kleine en vrij laag gelegen centrale perron. Het station is uitgerust met steile roltrappen.*

Het station krijgt vooral op zaterdag en zondag aanzienlijke reizigersaantallen over de vloer. Bovendien zijn die vaak zwaar gepakt en gezakt. Daardoor bestaat het risico dat iemand op de sporen valt of van de steile roltrappen dondert.

In 2015 registreerde de MIVB 187 incidenten, waaronder 65 valpartijen. Tijdens de eerste twee maanden deden zich 40 incidenten voor, waaronder 14 valpartijen.

Sinds 2008 is er tijdens het weekend extra MIVB-personeel in en rond metrostation Clemenceau aanwezig. Van 10 tot 16 uur zijn er telkens vijftien personeelsleden aanwezig om toezicht te houden op de perrons en de reizigersstromen op de roltrappen te regelen. Ze regelen ook het voetgangersverkeer op de Bergensesteenweg dat de bussen van lijn 46 ophoudt.

Sinds 2015 heeft de MIVB bovendien de check-inapparaten naar de bovenverdieping van het station verplaatst en het aantal banken op het perron verminderd. Het veiligheidspersoneel van de MIVB patrouilleert tegenwoordig ook. Dat is geen echte oplossing voor het probleem, maar die dure maatregelen hebben de toestand wel verbeterd.

Door de geleidelijke en gedeeltelijke opening van de metrostations na de aanslagen van 22 maart moest de MIVB veel meer personeel inzetten om het metronet 's ochtends en 's avonds te sluiten.

Tijdens het weekend van 16 en 17 april was er niet voldoende personeel om ook de mensenmassa in metrostation Clemenceau in goede banen te leiden. Daarom werd in overleg met de overheid beslist

Sans résoudre le problème de fond, ces mesures coûteuses et consommatrices de ressources ont permis de limiter les conséquences de l'affluence liée au marché.

À la suite des attentats du 22 mars, la réouverture progressive et partielle des stations de métro sur ordre de police a obligé la STIB, pour des raisons techniques, à solliciter nettement plus de personnel qu'en temps normal pour accompagner l'ouverture et la fermeture du réseau de métro en début et fin de service.

Le week-end des 16 et 17 avril, la STIB ne disposant pas du personnel nécessaire pour assurer, en surplus, le dispositif de gestion des flux à Clemenceau, la décision a été prise, en accord avec les autorités, de ne pas ouvrir cette station, dans le seul but d'éviter de faire courir à ses clients des risques de chute ou de bousculade. Cette fermeture, survenue dans le cadre des mesures prises à la suite des attentats du 22 mars, a provoqué de nombreux embarras pour les voyageurs. C'est pourquoi la STIB, en collaboration avec les représentants du marché des Abattoirs et des membres de mon cabinet, s'est immédiatement lancée à la recherche d'une solution.

La STIB a, dès le week-end suivant, pris d'autres dispositions, permettant d'encadrer les flux de voyageurs liés au marché.

La solution finalement retenue - dont je comprends bien qu'elle n'est pas satisfaisante - et testée depuis ce week-end consiste à n'exploiter la station Clemenceau qu'en sortie pendant les heures d'affluence du marché, soit entre 10h et 16h les samedis et dimanches. Les clients qui veulent accéder au métro ne peuvent entrer par Clemenceau et sont invités à rejoindre la station Delacroix. Une signalétique spécifique a été installée, un message est diffusé dans la station toutes les cinq minutes et un dépliant est distribué aux clients pour les informer de ces dispositions particulières. Le personnel sur place peut dès lors remplir ses missions d'information et de gestion des flux avec plus d'efficacité, et est en capacité d'aider aussi les chauffeurs de bus de la ligne 46.

En plus du personnel de la STIB présent sur place, des gardiens de la paix de la commune d'Anderlecht sont également systématiquement présents. Les risques de chute dans les escalators

om het station niet te openen. De sluiting heeft veel ellende veroorzaakt. Daarom is de MIVB samen met vertegenwoordigers van de markt en leden van mijn kabinet op zoek gegaan naar een oplossing.

Het weekend van 23 en 24 april heeft de MIVB andere maatregelen getroffen.

De uiteindelijke oplossing die sinds dat weekend van toepassing is, bestaat erin om metrostation Clemenceau tijdens het weekend tussen 10 en 16 uur alleen te gebruiken als aankomststation. Vertrekkende reizigers moeten naar Delacroix. Er is bewegwijzering aangebracht, om de vijf minuten wordt een bericht omgeroepen en er worden folders uitgedeeld om mensen te informeren over de maatregel.

Naast het MIVB-personeel worden ook Anderlechtse stadswachten ingezet. Er is nu minder risico op valpartijen en overbevolking op het perron. Sinds de regeling van kracht is, heeft de MIVB geen incidenten meer geregistreerd, terwijl dat er elk weekend in 2015 drie tot vier waren.

Het gevolg is echter dat zwaarbeladen klanten die de markt verlaten alleen via de trap naar het perron van Delacroix kunnen. Ik beseft dat dat geen ideale oplossing is. In afwachting van de volledige heraanleg van metrostation Delacroix proberen de MIVB, de managers van de markt en de gemeente Anderlecht een betere oplossing te vinden. Momenteel hebben we de gemeente Anderlecht voorgesteld om mensen bovengronds te laten aanschuiven naar metrostation Clemenceau, maar dat kan slechts georganiseerd worden als er politieagenten, stadswachten, MIVB-agenten en stewards van de slachthuizen present zijn.

Een andere mogelijke oplossing is de aanleg van een tijdelijke helling naar station Delacroix, zodat reizigers niet via de trap moeten, maar daarvan moeten we de haalbaarheid nog onderzoeken.

Tot slot bekijken we de haalbaarheid van een pendelbusje tussen de markt en het Weststation. Te voet duurt dat traject echter maar 3 minuten, terwijl de bus er door de drukte 10 minuten over zou doen.

Iedereen kent de situatie en weet dat er wat moet gebeuren met het bovengrondse verkeer. Daarvoor

sont réduits, de même que la suroccupation du quai. La STIB n'a recensé aucun incident depuis cette disposition, alors qu'elle en comptait en moyenne trois à quatre par week-end en 2015.

Cette solution, qui permet de garantir la sécurité des voyageurs, a pour conséquence que les clients, souvent chargés, qui quittent le marché ne peuvent rejoindre les quais de Delacroix qu'en empruntant un escalier. Je suis bien conscient que c'est trop compliqué. Dans l'attente du réaménagement complet de l'accès à la station Delacroix dans le cadre d'un projet urbanistique global, la STIB, le marché des Abattoirs et la commune d'Anderlecht travaillent à trouver des solutions plus satisfaisantes. Des réunions ont régulièrement lieu entre ces acteurs. Pour l'instant, on a proposé à la commune d'Anderlecht une piste de solution alternative à très court terme, qui consiste à gérer les flux à l'extérieur de la station avec un dispositif de type chicane sur la place Clemenceau même, côté rue de la Clinique. Pour que cela fonctionne, il est indispensable que les files d'attente soient accompagnées et gérées par une présence humaine : équipes d'agents de police, gardiens de la paix, agents de la STIB et stewards de l'abattoir, avec des compétences limitées à leur domaine.

Une autre piste à l'étude consisterait en l'installation à court terme d'une rampe provisoire, permettant de rejoindre la station Delacroix sans devoir passer par un escalier. Nous devons nous assurer que cette installation provisoire est bien compatible avec l'escalier et avec le campus Erasme.

Enfin, nous examinons le coût et la faisabilité d'une navette reliant le marché et la station Gare de l'Ouest. Le temps de trajet à pied (3 minutes) est en réalité plus court que le temps pris par cette navette (10 minutes) qui pourrait se retrouver coincée dans les embouteillages.

Tout le monde est bien conscient de la situation et il convient, à une plus courte échéance, de régler les flux en surface. Pour ce faire, nous avons besoin du soutien de la commune d'Anderlecht.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Vous avez évidemment le soutien de la commune

moeten we steun krijgen van de gemeente Anderlecht.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *U kunt natuurlijk rekenen op de steun van*

d'Anderlecht. Au demeurant, vous n'avez pas vraiment répondu à propos des modalités d'information, qui ont été critiquées par les commerçants et les participants au marché. Il peut y avoir des circonstances exceptionnelles, mais la qualité et la promptitude de l'information est alors essentielle.

Ensuite, vous êtes rapidement revenu sur les incidents. Si j'ai bien compris, en 2015, il y avait eu 187 incidents et il y en a eu 40 au cours des deux premiers mois de cette année. Il y a donc eu une diminution du nombre d'incidents, liée à une diminution des entrées et sorties dans le métro. C'est une bonne nouvelle, mais cela démontre aussi par l'absurde que cette station a été moins sollicitée et qu'elle reste un vaste problème.

Il est nécessaire qu'après bientôt dix ans de réflexion - vous avez parlé de 2007 -, on puisse aboutir à des solutions structurelles. Après près d'une décennie d'inconfort et, faut-il le dire, de prise de risque tant par les autorités régionales que locales, il est manifeste que cette situation ne peut plus durer. Il faut sortir de cette situation intenable.

Cela a évidemment des conséquences budgétaires, mais au regard du nombre de personnes qui fréquentent ce marché le week-end, le jeu en vaut la chandelle.

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

M. Eric Bott (DéFI).- Vous avez aussi tout le soutien de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, mais c'est évidemment un peu plus loin pour vous !

Je vous remercie pour la justesse de votre analyse par rapport à la station Clemenceau. Je suivrai attentivement vos réalisations, car je sais que vous irez au bout des choses, comme chaque fois que vous menez un dossier.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

de gemeente Anderlecht. Overigens hebt u niet geantwoord op mijn vragen over informatie aan de winkeliers en de marktkramers.

Voorts komt u terug op de incidenten. Als ik het goed heb begrepen, nam het aantal incidenten af doordat minder mensen gebruik maakten van het station Clemenceau. Op zich is die afname goed nieuws, maar de toestand blijft dus problematisch.

Na bijna tien jaar nadenken is het tijd voor structurele oplossingen. Na tien jaar van ongerief en risico's wordt het tijd om een structurele oplossing te bedenken voor metrostation Clemenceau. Aan die oplossing hangt een prijskaartje vast, maar rekening houdend met het aantal mensen dat tijdens het weekend naar de markt komt, loont het de moeite.

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik zal uw maatregelen aandachtig volgen.*

- De incidenten zijn 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 "les leçons à tirer de Montpellier pour le piétonnier bruxellois".

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- La semaine du 25 avril, il a beaucoup été question du piétonnier et des débats houleux qui l'accompagnent. À cette occasion, la RTBF a consacré un reportage au piétonnier de Montpellier. Visiblement, il a été bien réfléchi, d'une manière bien différente de ce qui s'est passé chez nous.

On a appris ainsi que la mairie a dégagé les moyens - et pas uniquement financiers - pour faire de son piétonnier une réussite. Premièrement, le dialogue a été privilégié entre la mairie et les différents acteurs. Comme le disait l'adjointe au maire, il s'agissait juste d'une question de bon sens.

Deuxièmement, les transports publics de Montpellier sont omniprésents pour véhiculer les personnes dans le centre. Leur développement se poursuit d'ailleurs. Résultat : les habitants se sont massivement abonnés aux transports en commun, qui sont combinés avec les voitures partagées. Ces habitants ont donc abandonné leur voiture parce qu'ils disposent d'une offre collective et alternative suffisante. De ce fait, le nombre de voitures se réduit de plus en plus.

Quant aux commerçants, ils semblent satisfaits des aménagements qui ont été réalisés, avec une zone piétonne bien fréquentée, notamment par les touristes.

Les recettes appliquées à Montpellier suscitent beaucoup de questions sur la manière dont le projet bruxellois a été pensé. Les idées sur la manière d'aménager un piétonnier, ce n'est pas cela qui manque. Les différents acteurs concernés par le piétonnier en ont, qu'il s'agisse des habitants ou des commerçants. Il aurait été bien plus judicieux de prendre le temps de les rassembler et d'unifier

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

betreffende "de lessen van Montpellier voor de Brusselse voetgangerszone".

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *In de week van 25 april, naar aanleiding van de debatten over de voetgangerszone in het centrum van Brussel, wijdde de RTBF een uitzending aan de voetgangerszone in Montpellier. Daar is duidelijk voor een meer doordachte aanpak gekozen dan in Brussel.*

Het stadsbestuur van Montpellier heeft heel wat middelen, en niet alleen financiële middelen, vrijgemaakt om van de voetgangerszone een succes te maken. In de eerste plaats trad het stadsbestuur in dialoog met de verschillende actoren.

Daarnaast werd het openbaar vervoer fors uitgebreid om de mensen vlot naar het stadscentrum te brengen. Resultaat: de inwoners hebben massaal gekozen voor een abonnement op het openbaar vervoer, gecombineerd met een abonnement op een deelautosysteem, waardoor het aantal auto's nog verder afneemt.

Ook de handelaars lijken tevreden over de inrichtingswerken, want de voetgangerszone trekt veel volk aan, met name toeristen.

De maatregelen in Montpellier roepen heel wat vragen op over de manier waarop het Brussels project vorm heeft gekregen. Het zijn niet de ideeën die ontbreken. Zowel de inwoners als de handelaars hebben tal van ideeën. In plaats van die samen te brengen en iedereen achter het project te krijgen, hebben de meerderheid in Brussel-Stad en haar keizer-burgemeester evenwel haar versie van de voetgangerszone opgelegd. Door de voortdurende wijzigingen begrijpt bovendien niemand meer iets van het project.

Door dat misprijzen voor de democratie ontstaat er een negatieve houding tegenover het project, dat

tout le monde autour de ce projet. À l'inverse, la majorité communale bruxelloise et son "empereur-bourgmestre" ont imposé leur piétonnier. De plus, les changements constants apportés à ses aménagements font que plus personne n'y comprend rien.

Ce déni de démocratie conduit aujourd'hui au dégoût d'un projet qui aurait pu aboutir à quelque chose de positif, avec un partage de l'espace public agréable, s'il avait été pensé et décidé avec tous les acteurs du terrain.

Au niveau de la mobilité, au lieu d'entamer le développement des transports publics d'abord, pour ensuite mettre en place une zone piétonne, c'est l'inverse qui s'est produit. Par exemple, des lignes de bus se rendant auparavant jusqu'au centre-ville ont été détournées, rendant celui-ci moins accessible et causant d'autres problèmes. Le PTB a par exemple dénoncé dès l'année dernière les problèmes d'accès à l'hôpital César De Paepe depuis les modifications de la ligne 48. Ces modifications ont été opérées sans plan de mobilité global.

Aujourd'hui, il ne s'agit pas de se contenter de dire que les avis sont partagés entre les gens favorables et défavorables au piétonnier. Au contraire, il faut ouvrir le débat, comme le revendique d'ailleurs la plate-forme Pentagone, qui appelle au dialogue et dénonce l'absence d'études d'incidences. Le bon sens voudrait effectivement qu'un véritable processus de concertation, jugé d'emblée inutile par la Ville de Bruxelles, soit entamé.

La plate-forme demande également à la Région que des mesures de la qualité de l'air soient réalisées d'urgence dans les rues et quartiers autour du piétonnier, mais elle se plaint de votre silence.

Pourquoi aucune vision globale de la mobilité n'a-t-elle été définie par le gouvernement bruxellois avant la mise en place du piétonnier ? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas décidé de commencer par le développement des transports publics pour permettre ensuite la création de zones piétonnes ?

Hormis les panneaux indiquant les places de parking, le gouvernement bruxellois compte-t-il renforcer l'accessibilité du centre-ville en transport en commun et diminuer ainsi la pression automobile ? Quelle est votre réponse à la plate-

nochtans positief had kunnen zijn als het goed overdacht was en in samenspraak met alle actoren tot stand was gekomen.

Inzake mobiliteit had eerst het openbaar vervoer moeten worden uitgebreid voordat de voetgangerszone werd ingevoerd. Net het omgekeerde is echter gebeurd. De buslijnen die vroeger tot in het stadscentrum reden werden omgeleid, waardoor het stadscentrum minder vlot bereikbaar is. De wijzigingen werden doorgevoerd zonder een globaal mobiliteitsplan.

We mogen ons niet beperken tot de bewering dat er alleen voor- en tegenstanders van de voetgangerszone zijn. Zoals het Platform Pentagone vraagt, moet er een echte overlegprocedure komen en moet er een effectenstudie worden uitgevoerd.

Het platform vraagt voorts dat het gewest de luchtkwaliteit meet in de straten en wijken rond de voetgangerszone, maar tot dusver zonder resultaat.

Waarom heeft de regering geen globaal mobiliteitsplan uitgewerkt vóór de invoering van de voetgangerszone? Waarom heeft de regering geen aanvang gemaakt met de uitbreiding van het openbaar vervoer om nadien voetgangerszones te kunnen creëren? Zult u het stadscentrum beter bereikbaar maken met het openbaar vervoer om de autodruk te verminderen?

Wat is uw antwoord aan het Platform Pentagone, dat al meer dan een jaar een echte dialoog over de voetgangerszone vraagt?

forme Pentagone, qui réclame depuis plus d'un an une réelle concertation sur les fondements et enjeux du projet de piétonnier ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'entamerai ma réponse par votre dernière question. Comme je l'ai déjà dit publiquement, il fallait davantage et mieux dialoguer avec les commerçants et les habitants.

La décision de mise en œuvre du piétonnier a été prise par la Ville de Bruxelles. Le gouvernement bruxellois était d'accord, puisque ce projet figurait dans l'accord gouvernemental. Il y a donc beaucoup travaillé lors de réunions, tant formelles qu'informelles. Cela ne signifie cependant pas que ses remarques sont toujours suivies d'effets, ne le nions pas. De toute façon, c'est la Ville de Bruxelles qui est à la manœuvre en première ligne.

Par ailleurs, il convient de rester nuancé et de faire attention. Le centre-ville est déjà bien desservi par les transports en commun. Les places De Brouckère, Rogier et Louise, la gare de Bruxelles-Midi et la gare de Bruxelles-Central sont des nœuds de mobilité importants, où se croisent de nombreuses lignes de tram, de bus et de métro.

Il est vrai que des lignes de bus - surtout des terminus - ont été modifiées. Par ailleurs, il existe des parkings souterrains, le système Villo et des possibilités de stationnement souvent méconnues par les citoyens. Il n'empêche que le Pentagone peut être traversé à pied en 25 minutes, même si le cadre n'y incite pas toujours.

Nous sommes en train de vérifier avec la Ville de Bruxelles s'il n'est pas possible de renforcer la desserte des bus vers le piétonnier, surtout en fonction de ce qui nous attend prochainement. Un bus électrique va également relier le haut et le bas de la ville.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Je suis satisfait de vous entendre annoncer un renforcement des bus. Vous dites qu'il y a des lignes de métro et de tram, et fort heureusement ! Ce n'est pas là la question. L'enjeu fondamental de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zoals ik al publiekelijk heb gezegd, moet er meer en beter met de inwoners en handelaars worden gedialogeed.*

De voetgangerszone is een beslissing van Brussel-Stad. De Brusselse regering steunt dat project, dat in het regeerakkoord staat, en heeft eraan meegewerkt via formele en informele vergaderingen. Dat betekent evenwel niet dat Brussel-Stad altijd rekening heeft gehouden met onze opmerkingen.

Het is overigens belangrijk om genuanceerd te blijven. Het stadscentrum is al goed bediend door het openbaar vervoer. De Brouckère, Rogier, Louiza, het Zuidstation en het Centraal Station zijn belangrijke mobiliteitsknooppunten, waar meerdere tram-, bus- en metrolijnen elkaar kruisen.

Daarnaast is er het Villostelsel en zijn er tal van ondergrondse parkings, maar die mogelijkheden zijn vaak niet voldoende gekend. Bovendien kan je de Vijfhoek te voet in 25 minuten doorkruisen.

Wij bekijken momenteel met Brussel-Stad of het niet mogelijk is de buslijnen naar de voetgangerszone te versterken. Er zal ook een elektrische bus komen tussen de boven- en benedenstad.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat de buslijnen zullen worden versterkt. Het probleem is vooral dat Brussel-Stad de voetgangerszone zonder overleg met de buurtbewoners, de verenigingen en*

ce piétonnier est de ne pas imposer un projet aux riverains, mais de dialoguer avec eux, de même qu'avec les associations et les commerçants. Le manque de dialogue dont ils se plaignent est certes le fait de la Ville de Bruxelles, mais votre parti y fait partie de la majorité.

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense que les commerçants et les habitants vous diront que je parle beaucoup avec eux. Avec moi, le dialogue existe.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- C'est positif. Je veux que ce piétonnier soit une réussite.

(Remarques de M. Ikazban)

Ce piétonnier est un beau projet. Il ne faudrait pas le faire capoter, car Bruxelles a besoin de ce piétonnier, à condition qu'il soit bien réfléchi et concerté avec les riverains et les commerçants.

- *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 "le dépôt de trams et la poursuite du désenclavement du plateau du Heysel".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *La revalorisation du plateau du Heysel est nécessaire, mais la zone doit également être bien accessible au vu des nombreuses activités qui sont appelées à s'y développer.*

Les travaux sur le tracé de la nouvelle ligne de tram 9 ont débuté. Toute l'opération devrait coûter

handelaars heeft ingevoerd. Uw partij maakt er nochtans deel uit van de meerderheid.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik praat wel veel met de handelaars en inwoners.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Dat is positief. Ik wil dat de voetgangerszone een succes wordt.*

(Opmerkingen van de heer Ikazban)

De voetgangerszone is een mooi project, maar ze moet goed doordacht zijn en in overleg met de inwoners en handelaars tot stand komen.

- *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 stelplaats en de verdere mobiliteitsontsluiting op de Heizelvlakte".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De opwaardering van de Heizel is noodzakelijk, maar gelet op de vele activiteiten die daar momenteel en in de toekomst zullen plaatsvinden, moet de zone ook goed bereikbaar zijn.

Inmiddels zijn de werken aan het tracé van de nieuwe tramlijn 9 gestart. Die lijn wordt verlengd

55,9 millions d'euros. À cela s'ajoutent les projets de connexion du réseau bruxellois de tram et métro au Réseau Brabant de la société De Lijn, d'un téléphérique, d'un parking de transit et d'un dépôt de trams à côté du Palais 12. Vous avez communiqué dans la presse que le coût de ce nouveau dépôt avoisinerait les 63 millions d'euros et que toute l'opération serait clôturée d'ici 2019.

À combien et quels types de trams le dépôt est-il destiné ? Où sera-t-il implanté ? À côté du Palais 12 ? Quel est son calendrier ? Où en est la procédure ?

Qu'en est-il des travaux de la ligne de tram 9 ? Quand leur réception aura-t-elle lieu ?

Des travaux sont également prévus sur les lignes 3 et 7, qui devraient être reliées à la ligne 9. Quel est l'agenda de ces travaux ?

Qu'en est-il de votre proposition d'un téléphérique ? Quel sera son trajet ?

Y aura-t-il des bus supplémentaires vers le Heysel ?

Outre le parking souhaité sous le nouveau stade, d'autres parkings (éventuellement souterrains) sont-ils prévus au Heysel ? Combien et où ?

Combien de places de stationnement ordinaires restera-t-il au Heysel ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - Le futur dépôt sur le plateau du Heysel pourra accueillir environ 30 trams, y compris les longs trams de type D4000. Il sera aménagé sur le parking à côté du Palais 12, le long de l'avenue de Madrid, et comptera deux étages : un espace pour les trams au rez-de-chaussée, et des places de parking sur le toit. La concertation à ce sujet avec la Ville de Bruxelles et Brussels Expo est en cours.

L'aménagement de la ligne de tram 9 entre la

tot de Heizel. De hele operatie zou in totaal 55,9 miljoen euro kosten. Verder zijn er ook plannen om het Brusselse spoornet van trams en metro te laten aansluiten op het Brabantnet van De Lijn, voor een kabellift, voor een overstapparking en voor een tramremise naast Paleis 12 op de Heizel. In de pers hebt u meegedeeld dat de kosten van die nieuwe remise naar schatting 63 miljoen euro zullen bedragen. Tot slot liet u weten dat de hele operatie rond zou zijn tegen 2019.

Voor hoeveel en welke types trams is de remise bedoeld? Waar komt die remise precies? Zal ze naast Paleis 12 worden gebouwen, zoals we in de pers lezen? Hoe zit het met de planning van die remise? Waar zitten we in de procedure?

Hoe staat het met de werken voor tramlijn 9? Wanneer kan de oplevering van die tramlijn plaatsvinden?

Er zijn ook werken gepland aan tramlijnen 3 en 7. Die zouden worden aangesloten op tramlijn 9. Wat is de timing voor die werken?

Hoe zit het met uw voorstel voor een kabellift? Welk traject zal die volgen?

Komen er extra bussen naar de Heizel?

Zijn er buiten de gewenste parking onder het nieuwe stadion nog (eventueel ondergrondse) autoparkings gepland op de Heizel? Waar en hoeveel overstapparkings of andere parkings zijn er nog voorzien?

Hoeveel gewone parkeerplaatsen zullen er nog overblijven op de Heizel?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - De toekomstige remise op de Heizel zal plaats bieden voor ca. 30 trams, met inbegrip van de lange trams van het type D4000. Die worden onder meer ingezet op de nabijgelegen lijnen 3 en 7. De tramremise komt op het parkeerterrein naast Paleis 12, aan de Madridlaan. De remise zal twee verdiepingen tellen. Op de begane grond zal er ruimte zijn voor trams en op het dak komen er parkeerplaatsen, zodat de parkeergelegenheid bij Paleis 12 niet verloren gaat. Op dit moment overleggen we

station de métro Simonis, l'UZ Brussel et l'avenue du Gros Tilleul a débuté. Le tracé devrait être prêt en septembre 2018. Des études techniques sont en cours pour le prolongement de la ligne entre l'avenue du Gros Tilleul, le Heysel et le Parking C, en vue d'un aménagement d'ici 2019. Les mêmes délais valent pour les liaisons entre les lignes 3 et 7 sur le Parking C.

Le gouvernement a approuvé en première lecture le plan directeur bus. Les liaisons de bus avec le Heysel demeurent. Il s'agit non seulement de la ligne 14, mais aussi de la ligne 84 qui relie Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren, Jette et Laeken, ainsi que des quartiers non desservis par la future ligne 9. La ligne 84 sera prolongée jusqu'à Neder-over-Heembeek et les quartiers éloignés de la ligne 7.

La Région bruxelloise envisage également un parking de transit sur l'actuel terminus Esplanade, où seront aménagées 1.500 places de parking qui pourront servir le soir de parking supplémentaire pour le Heysel. Les études techniques sont en cours.

Le Parking C accueillera 3.000 places de parking, ainsi qu'un arrêt de tram où s'arrêteront aussi les trams du Réseau Brabant.

Le Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) pour le Heysel ne reprend pas de places de parking ordinaires supplémentaires.

Pour ce qui est du nouveau dépôt le long de l'avenue de Miramar, pratiquement toutes les places de parking existantes à côté du Palais 12 seront compensées par des places sur le toit de ce dépôt.

Le téléphérique est un projet de la scrl Neo, qui a reçu l'autorisation du gouvernement bruxellois pour relier le Parking C et la station de métro Heysel par un téléphérique dont l'investissement et l'exploitation sont à la charge de cette société.

Enfin, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) pour le Heysel prévoit maximum 5.800 places de parking hors voirie publique. La demande supplémentaire de places de parking doit être rencontrée par le projet Neo lui-même ou par le parking existant.

daarover met de stad Brussel en Brussels Expo.

De aanleg van tramlijn 9 tussen metrostation Simonis, het UZ Brussel en de Dikkelindelaan is intussen van start gegaan. Als alles goed gaat, wordt het traject in september 2018 in gebruik genomen. Momenteel lopen er technische studies over de verlenging van de lijn tussen de Dikkelindelaan, de Heizel en parking C. Het is de bedoeling om dat traject tegen 2019 aan te leggen. Daartoe moeten we in de loop van de volgende maanden een vergunningsaanvraag indienen.

Die termijnen gelden ook voor de verbindingen tussen lijnen 3 en 7 op parking C. Het is de bedoeling om lijn 3 langs de Esplanade door te trekken naar de Heizel. Lijn 7 rijdt al tot daar.

De regering heeft het richtplan voor de bussen in eerste lezing goedgekeurd. Uiteraard blijven de busverbindingen met de Heizel bestaan. Het gaat niet alleen om lijn 14, maar ook lijn 84, die Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette en Laken met elkaar verbindt en wijken aandoet waar de toekomstige tramlijn 9 niet zal passeren. Lijn 84 zal worden verlengd tot Neder-over-Heembeek en wijken die vrij ver van lijn 7 liggen, zodat ze een verbinding met de Heizel krijgen.

Het Brussels Gewest plant ook een overstapparking bij de huidige eindhalte Esplanade. Daar komen 1.500 parkeerplaatsen die 's avonds kunnen dienen als extra parkeermogelijkheid voor de Heizel. De parking komt aan de A12, op loopafstand van de Heizel. De technische studies lopen nog.

Op Parking C komen 3.000 parkeerplaatsen en een tramhalte waar ook de trams van het Brabantnet zullen stoppen.

In het bijzonder bestemmingsplan (BBP) voor de Heizel worden geen nieuwe reguliere parkeerplaatsen opgenomen. We gaan uit van het principe dat er op straat geen bijkomende parkeerplaatsen horen te komen.

De MIVB heeft de nieuwe remise aan de Miramarstraat bestudeerd. Zo goed als alle bestaande parkeerplaatsen naast Paleis 12 zullen worden gecompenseerd met parkeerplaatsen op het dak van die remise.

De kabelbaan is geen project van mij, maar van de

Européa, le consortium qui réalisera le centre commercial, les logements, le cinéma, le Spirouland et Euroville, a introduit une demande de permis d'urbanisme pour 3.700 places de parking.

cvba Neo, dat van de Brusselse regering toestemming kreeg om Parking C en metrostation Heizel met een kabelbaan te verbinden. De investering en de exploitatie zijn ten laste van deze vennootschap.

Ten slotte was er nog een vraag over het aantal parkeerplaatsen. In het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) voor de Heizel staat dat er maximaal 5.800 parkeerplaatsen buiten de openbare weg mogen komen. De extra vraag naar parkeerplaatsen moet met het Neoproject zelf of met de bestaande parking worden opgevangen.

Européa, het consortium dat het winkelcentrum, de woningen, de bioscoop, Spirouland en Euroville zal realiseren, diende een stedenbouwkundige aanvraag in voor 3.700 parkeerplaatsen.

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)*.- Ces 3.700 places s'ajoutent-elles aux 3.000 places susmentionnées ? Un autre parking sera-t-il aménagé près du centre commercial ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Komen die 3.700 parkeerplaatsen bovenop de 3.000 plaatsen waar u eerder naar verwees? Komt er bij het winkelcentrum nog een andere bovengrondse of ondergrondse parking?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- Oui, il y aura un parking souterrain.

De heer Pascal Smet, minister.- Ja. De ontwikkeling van die parkeerplaatsen is gepland. Er komt een ondergrondse parking.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- S'agit-il d'autres parkings que les parkings de transit ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Gaat het om andere parkings dan de overstapparkings?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- Il y a déjà des parkings au Heysel. Ces 3.700 places viennent s'y ajouter.

De heer Pascal Smet, ministre.- Er bestaan al parkings op de Heizel. Die 3.700 plaatsen komen er nog bij.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- Où se trouvera le nouveau dépôt ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Waar komt de nieuwe remise van de MIVB precies?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- À côté du Palais 12.

De heer Pascal Smet, ministre.- Naast Paleis 12.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- Il ne s'agit que d'un seul dépôt ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gaat dus maar om één remise?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- Si nécessaire, d'autres dépôts pourront être construits dans le futur.

De heer Pascal Smet, ministre.- Op dit moment is nog niet beslist of er nog meer capaciteit nodig is. We hebben alleen beslist om een remise naast

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "les problèmes de mobilité vécus par les usagers faibles des stations de métro desservant les communes de Molenbeek et Koekelberg".

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je suis régulièrement témoin de problèmes d'accessibilité dans des stations de métro comme Beekkant, Étangs Noirs, Simonis ou Comte de Flandre. Nombreuses sont les mamans avec poussette qui en pâtissent, mais ce genre de difficultés touche également toutes les personnes à mobilité réduite, et elles sont nombreuses.

La station Beekkant, par exemple, est desservie par huit lignes de métro ; les escalators datant de 1981 y sont souvent en panne, et cette station ne dispose d'aucun ascenseur. C'est là que, tous les matins, des mamans doivent emprunter avec leur poussette les escaliers qui mènent à la station de métro. Je suis témoin de leur chemin de croix quotidien face à ces pannes régulières, à des heures où les gens courent pour ne pas arriver en retard à l'école ou au travail.

Nous vivons à l'heure de la technologie et ces mères de famille mériteraient une meilleure accessibilité. Si je suis conscient de la difficulté vécue par ces femmes pour l'avoir vue de mes yeux, j'imagine très bien aussi ce que pourraient vivre les personnes en chaise roulante qui, elles, ne peuvent même pas accéder à la station via les escaliers. Je sais d'ailleurs que la semaine passée,

Paleis 12 te bouwen. Indien nodig kunnen er in de toekomst nog andere remises worden gebouwd.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de mobiliteitsproblemen voor de zwakke gebruikers van de metrostations die Molenbeek en Koekelberg bedienen".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) (*in het Frans*).- *De metrostations Beekkant, Zwarte Vijvers, Simonis en Graaf van Vlaanderen zijn slecht toegankelijk voor moeders met kinderwagens en personen met een handicap.*

Beekkant wordt bijvoorbeeld door acht metrolijnen bediend. De roltrappen dateren er van 1981 en zijn vaak buiten gebruik. Een lift is er niet. Moeders moeten er dagelijks met hun baby in een kinderwagen via de vaste trap naar beneden, wat een ware beproeving is. Wie in een rolstoel zit, kan eenvoudigweg niet terecht in dat metrostation. In de hoogtechnologische tijd waarin we leven moet dat toch anders kunnen?

Het is niet normaal dat mensen hun bestemming moeten kiezen op basis van de toegankelijkheid van een metrostation en het mag niet de bedoeling zijn dat kwetsbare mensen langer moeten reizen met het openbaar vervoer. Op dit ogenblik zijn slechts 40 van de 69 stations toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit, voor zover de roltrappen het tenminste overal doen. In het beheerscontract 2013-2017 van de MIVB staat dat jaarlijks vijf stations een lift met een lift moeten worden uitgerust.

des collègues ont été tester eux-mêmes ce que vivent les personnes à mobilité réduite en matière d'accès au réseau de la STIB.

Il n'est pas normal de devoir choisir sa destination en fonction de l'accessibilité de la station de métro, ni pour les personnes valides, ni pour les autres, d'autant que parfois il n'y a pas d'autre choix possible dans les déplacements. Le but n'est pas non plus d'allonger les trajets pour les personnes plus fragilisées. À l'heure actuelle, seules 40 stations sur 69 disposent d'un accès pour les personnes à mobilité réduite, pour autant que les escalators ne soient pas en panne. Le contrat de gestion 2013-2017 prévoit d'améliorer, en matière d'ascenseurs, l'infrastructure de cinq stations par an.

La Région s'est également engagée dans le remplacement de quatorze escalators par an. Selon vos dires, le taux de panne est plus élevé au début de vie d'un escalator. Or, ici, il s'agit pourtant d'appareils plus anciens. Lorsqu'une panne est détectée et signalée au dispatching central, des équipes d'intervention sont envoyées pour la maintenance. La STIB est confrontée à une moyenne quotidienne de 115 pannes nécessitant une intervention humaine. Parmi celles-ci, près de 35 sont de l'ordre d'une maintenance préventive et du renouvellement des pièces. Pas moins de 220 arrêts par jour, dû à des incivilités, ne nécessitent par contre pas d'intervention.

À l'heure de la technologie, les transports en commun doivent être efficaces et accessibles à tous.

À quoi sont dues les pannes à Beekkant, Comte de Flandre, Simonis et Étangs Noirs ? Sont-elles régulièrement réparées ? Si oui, pourquoi les escalators retombent-ils en panne ? Vu la récurrence de ces arrêts, ceux-ci sont-ils effectivement toujours détectés et signalés au dispatching ? Qu'en est-il de la maintenance dans ces stations ?

Si Bruxelles Mobilité a l'intention d'ajouter des ascenseurs à Delta, Alma et Trône, sera-ce aussi le cas dans les autres stations qui n'en sont pas équipées, comme Simonis et Beekkant ? À la station Comte de Flandre, il n'y a qu'un demi-ascenseur...

Bovendien zou het geweest veertien roltrappen per jaar vervangen. U beweert dat nieuwe roltrappen vaker stukgaan, maar de roltrappen die buiten gebruik zijn, zijn meestal oudere modellen. Wanneer de centrale van de MIVB een panne vaststelt, stuurt ze een onderhoudsploeg ter plaatse. De onderhoudsploegen van de MIVB moeten gemiddeld 115 keer per dag uitrukken. In 35 gevallen is dat voor preventief onderhoud of om onderdelen te vervangen. Daarnaast vallen roltrappen dagelijks 220 keer uit door fout gebruik, maar dat kan zonder de tussenkomst van een onderhoudsploeg worden opgelost.

De moderne technologie biedt de mogelijkheid om het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en doeltreffend te maken.

Waarom zijn de roltrappen in die vier metrostations zo vaak buiten gebruik? Worden ze regelmatig hersteld? Waarom gaan ze steeds weer stuk? Worden de defecten wel altijd vastgesteld en aan de centrale van de MIVB gemeld? Worden de metrostations goed onderhouden?

Brussel Mobiliteit wil in Delta, Alma en Troon liften installeren. Is het de bedoeling dat er ook een lift komt in andere metrostations waar er nog geen is? Worden de liften goed onderhouden?

Et qu'en est-il de la maintenance des ascenseurs ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les pannes des escalators des stations Beekkant et Étangs Noirs sont principalement dues à la vétusté des appareils, dont la moyenne d'âge est d'environ 35 ans.

Dans le cadre du remplacement de quatorze appareils par an, le renouvellement des escalators de la station Beekkant est planifié en 2016 et ceux d'Étangs Noirs en 2017. Quoi qu'il en soit, ces appareils continueront à être entretenus jusqu'à leur enlèvement.

Concernant la station Comte de Flandre, deux appareils posaient particulièrement problème. Ceux-ci ont été remplacés fin 2015 et début 2016. Les autres équipements ont fait l'objet de révisions approfondies. Ces opérations ont fortement affecté les disponibilités des équipements de cette station, mais ont permis de revenir à une situation acceptable.

Pour la station Simonis, mon administration ne note pas d'anomalies particulières. La disponibilité globale des escalators dans cette station est supérieure à 97% pour les premiers mois de l'année.

À noter également que les événements tragiques du mois de mars ont affecté la disponibilité des appareils de l'ensemble du réseau, à la suite des ordres de police nécessitant la mise à l'arrêt d'appareils, que ce soient les ascenseurs ou les escalators.

Les avaries des appareils sont systématiquement réparées. Le maximum est fait pour maintenir le fonctionnement des escalators en fin de vie en attendant leur remplacement, mais l'état de ceux-ci ne permet pas de garantir une disponibilité telle qu'attendue par le client.

L'ensemble des escalators est connecté à un système de transmission d'informations permettant de connaître leur état en temps réel. La mise hors service des appareils modernisés et plus récents crée automatiquement une demande d'intervention après un délai déterminé. Pour les appareils plus anciens, le dispatching entre en action lors de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De roltrappen in Beekkant en Zwarte Vijvers zijn zo vaak buiten gebruik omdat ze versleten zijn. Ze zijn dan ook gemiddeld 35 jaar oud. In Beekkant zullen ze nog in de loop van dit jaar worden vervangen, in Zwarte Vijvers in 2017. Ze worden in elk geval onderhouden tot ze worden weggehaald.*

In station Graaf van Vlaanderen waren er problemen met twee roltrappen, die eind 2015 en begin 2016 werden vervangen. De overige toestellen kregen een grondig nazicht, waardoor het station tijdelijk minder goed toegankelijk was. Daardoor is de situatie in Graaf van Vlaanderen nu weer aanvaardbaar.

Voor zover ik weet is de situatie in Simonis normaal. De roltrappen werkten er in de eerste maanden van het jaar meer dan 97% van de tijd.

De roltrappen en liften in alle stations hebben na de aanslagen in maart een tijd niet gewerkt, omdat de MIVB ze op politiebevel moest stilleggen.

De MIVB herstelt systematisch de schade aan de toestellen en doet er alles aan om ook de oudste roltrappen draaiende te houden, al zijn die toestellen in zulke slechte staat dat ze niet altijd aan de verwachtingen van de gebruikers kunnen voldoen.

Alle roltrappen staan in verbinding met een systeem dat gegevens over hun toestand doorgeeft. Wanneer een van de recentere roltrappen uitvalt, wordt er na verloop van tijd automatisch een herstelaanvraag verzonden. Voor de oudere toestellen stuurt de dispatching een onderhoudsploeg bij panne. Die dienst heeft immers een real time overzicht van de toestand van alle roltrappen.

Afhankelijk van het gebruik krijgt elke roltrap zes tot twaalf keer per jaar een preventief onderhoud. Bovendien controleert een erkende instelling één keer per jaar alle roltrappen. Liften krijgen zes tot elf keer per jaar een preventief onderhoud en worden twee keer per jaar gecontroleerd door een erkende instelling.

l'apparition des pannes. Ce service a une vue en temps réel sur l'ensemble du parc d'escalators.

Chaque escalator fait l'objet d'un entretien préventif six à douze fois par an, en fonction de sa fréquence d'utilisation, ainsi que d'un contrôle par un organisme agréé une fois par an. Chaque ascenseur fait l'objet d'un entretien préventif six à onze fois par an, en fonction de sa fréquence d'utilisation, ainsi que d'un contrôle par un organisme agréé deux fois par an.

L'interpellation porte sur les escalators et les ascenseurs du point de vue de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Il importe de souligner que seuls les ascenseurs sont destinés à cette catégorie de voyageurs empruntant les transports en commun souterrains. En effet, les escalators ne peuvent en aucun cas être considérés comme des moyens d'accès pour les PMR.

En 2014-2015, dix stations ont été équipées en ascenseurs et sont devenues accessibles aux PMR : Roi Baudouin, Bockstael, Osseghem, Aumale, Bizet, Comte de Flandre, Gare du Midi, Joséphine-Charlotte, Beaulieu et Hermann-Debroux.

En 2016, trois stations ont été équipées et sont devenues accessibles aux PMR : Art-Loi, Schuman et Mérode.

Prochainement, il est prévu d'équiper les stations Diamant, Georges-Henri, Louise, Delta, Gribaumont, Trône, Botanique et Simonis. Sept nouvelles stations deviendront accessibles aux PMR début 2017. À ce jour, 45 stations leur sont accessibles.

Pour 2016-2017, en plus de Delta et de Trône, les stations Louise, Botanique, Diamant, Georges-Henri, Gribaumont et Mérode seront équipées d'ascenseurs.

En ce qui concerne les autres stations, des travaux de génie civil débiteront en 2016-2017 dans différentes stations. Les permis d'urbanisme sont en cours d'instruction pour certaines d'entre elles.

En ce qui concerne la station Beekkant, l'intégration d'un ascenseur dans l'enveloppe actuelle de la station n'est pas possible, car cela impliquerait obligatoirement la suppression des escalators. Cette solution n'est pas acceptable,

Uw interpellatie gaat over het gebruik van roltrappen en liften door personen met een beperkte mobiliteit. Ik wijs erop dat alleen liften geschikt zijn voor die doelgroep.

In 2014 en 2015 werden tien metrostations uitgerust met een lift, namelijk Koning Boudewijn, Bockstael, Ossegem, Aumale, Bizet, Graaf van Vlaanderen, Zuidstation, Joséphine-Charlotte, Beaulieu en Hermann-Debroux.

In 2016 kregen drie stations een lift: Kunst-Wet, Schuman en Merode.

Binnenkort komen er liften in de stations Diamant, Georges Henri, Louiza, Delta, Gribaumont, Troon, Kruidtuin en Simonis. Begin 2017 zullen nog zeven stations toegankelijk worden voor personen met een beperkte mobiliteit. Vandaag kunnen zulke mensen in 45 stations terecht.

In de periode 2016-2017 krijgen niet alleen de stations Delta en Troon een lift, maar ook Louiza, Kruidtuin, Georges Henri, Gribaumont en Merode. In een aantal andere stations starten de bouwwerken in dezelfde periode. Voor een aantal stations wachten we nog op een stedenbouwkundige vergunning.

Om een lift te kunnen bouwen in metrostation Beekkant, zouden de roltrappen moeten verdwijnen. Dat is geen aanvaardbare oplossing, want het gaat om een drukbezocht station. De inrichting van Beekkant moet dus worden aangepast. Daarbij moet er plaats worden gemaakt voor extra ingangen. Daarover loopt momenteel een haalbaarheidsstudie.

étant donné la forte fréquentation de cette station. Dès lors, il faut obligatoirement revoir de manière conséquente l'organisation de cette station et profiter de l'opportunité pour y créer des accès supplémentaires. L'étude de faisabilité est en cours.

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je note que des interventions sont menées. Toutefois, on constate que, dans une zone de la Région bruxelloise, plusieurs stations qui se suivent rencontrent des difficultés. Dans la station Comte de Flandre, par exemple, l'ascenseur dessert les niveaux -1 et -2, mais pas le niveau de surface, ce qui surprend les usagers.

Comme pour les abattoirs ou la station Gare du Midi, la situation est catastrophique le jeudi, jour de marché, à la station Comte de Flandre. Il importe donc d'améliorer la signalisation et l'information des usagers quant à la durée des travaux réalisés sur les escalators.

À certains endroits, des équipes devraient par ailleurs être présentes pour aider les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou celles qui conduisent une poussette. Les jours de marché, les difficultés sont décuplées.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Ik onthoud dat er maatregelen worden genomen, maar stel toch vast dat er in een bepaalde zone van het Brussels Gewest meerdere stations zijn waar zich problemen voordoen. In het station Graaf van Vlaanderen stopt de lift bijvoorbeeld op de verdiepingen -1 en -2, maar niet op het bovengrondse niveau. De gebruikers begrijpen dat niet.*

Op donderdagen, wanneer er markt is, is de situatie in de omgeving van het station Graaf Van Vlaanderen nog erger. De berichtgeving over de duur van de werkzaamheden en de bewegwijzering moeten beter.

Op sommige plaatsen zouden mensen met een beperkte mobiliteit assistentie moeten kunnen krijgen. Ik denk bijvoorbeeld aan mensen met een kinderwagen of aan senioren. Er zijn vooral veel problemen op marktdagen.

- *Het incident is gesloten.*

déposé en conclusion de l'interpellation de Mme Cieltje VAN ACHTER (N) à M. Pascal SMET, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant « le plan de pistes cyclables et la transparence de l'administration ».

(développée en Commission de l'Infrastructure du 30 mai 2016)

* * *

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de Mme Cieltje VAN ACHTER concernant « le plan de pistes cyclables et la transparence de l'administration » et la réponse du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics ;

Considérant que :

- le ministre Smet refuse de remettre copie du plan de pistes cyclables approuvé le 30 avril 2015 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, bien que la commission régionale d'accès aux documents administratifs de la Région de Bruxelles-Capitale ait estimé que le ministre Smet devait remettre copie de cette note de gouvernement;
- selon le ministre Smet, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pour « tradition » de ne pas transmettre de notes de gouvernement au Parlement et qu'il appartient au ministre-président Vervoort de décider de fournir ou non des notes de gouvernement au Parlement;
- l'article 32 de la Constitution dispose que : « *Chacun a le droit de consulter chaque document administratif et de s'en faire remettre copie, sauf dans les cas et conditions fixés par la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134* »;
- ce droit constitutionnel à la publicité de l'administration a reçu en Région de Bruxelles-Capitale une base légale avec l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité de l'administration;
- tout citoyen, y compris les députés, a le droit de demander des notes de gouvernement sur la base de l'ordonnance du 30 mars 1995;
- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne peut refuser de remettre copie des notes de gouvernement que pour les motifs d'exception prévus dans l'ordonnance du 30 mars 1995;

- la « tradition » ou le « principe de ne pas transmettre de notes de gouvernement » ne fait pas partie des motifs d'exception de l'ordonnance du 30 mars 1995 permettant de refuser une copie d'une note de gouvernement;
- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est tenu d'observer la Constitution et la législation, et plus particulièrement l'ordonnance relative à la publicité de l'administration;
- la législation sur la publicité de l'administration vise à renforcer la participation citoyenne et qu'elle a pour fondement la conviction que la qualité des décisions politiques augmente avec la transparence;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'observer l'article 32 de la Constitution et l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité de l'administration ;
- de se prévaloir uniquement des motifs figurant dans l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité de l'administration pour rejeter les demandes de copie ou de consultation des décisions du Gouvernement ;
- de tenir compte des avis de la commission régionale d'accès aux documents administratifs de la Région de Bruxelles-Capitale pour la décision finale d'accorder ou non une consultation ou des copies des décisions du Gouvernement.

Bruxelles, le 1^{er} juin 2016

S. Cieltje VAN ACHTER (N)
Johan VAN den DRIESSCHE (N)
Liesbet DHAENE (N)

GEMOTIVEERDE MOTIE

ingediend tot besluit van de interpellatie van mevrouw Cieltje VAN ACHTER (N)
tot de heer Pascal SMET, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met
Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende
« het fietspadenplan en de openbaarheid van bestuur ».

(gehouden in de Commissie voor de Infrastructuur van 30 mei 2016)

* * *

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord hebbende de interpellatie van mevrouw Cieltje VAN ACHTER betreffende “ het fietspadenplan en de openbaarheid van bestuur ” en het antwoord van de heer Pascal SMET, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken;

Overwegende dat :

- Minister Smet weigert afschrift te verlenen van het fietspadenplan dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft goedgekeurd op 30 april 2015, ook al heeft de gewestelijke commissie voor de toegang tot de bestuursdocumenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geoordeeld dat minister Smet afschrift moet verlenen van deze regeringsnota;
- volgens minister Smet de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een ‘traditie’ kent om geen regeringsnota’s over te maken aan het Parlement en het toekomt aan minister-president Vervoort om te beslissen om al dan niet regeringsnota’s te bezorgen aan het Parlement;
- artikel 32 van de Grondwet het volgende bepaalt: “ *Ieder heeft het recht elk bestuursdocument te raadplegen en er een afschrift van te krijgen, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald door de wet, het decreet of de regel bedoeld in artikel 134* ”;
- dit grondwettelijk recht op openbaarheid van bestuur een wettelijke basis heeft gekregen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de ordonnantie van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur;
- iedere burger, ook volksvertegenwoordigers, het recht heeft om regeringsnota’s op te vragen op grond van de ordonnantie van 30 maart 1995;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering enkel kan weigeren afschrift te geven van regeringsnota’s in de uitzonderingsgronden voorzien in de ordonnantie van 30 maart 1995;

- de ‘traditie’ of het ‘principe om geen regeringsnota’s over te maken’ niet behoort tot de uitzonderingsgronden van de ordonnantie van 30 maart 1995 waarop afschrift van een regeringsnota kan geweigerd worden;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gehouden is om de Grondwet en de wetgeving, en meer in het bijzonder, de ordonnantie betreffende de openbaarheid van bestuur, na te leven;
- de openbaarheidswetgeving de burgerparticipatie beoogt te verhogen en als onderliggende grondslag het geloof heeft dat de kwaliteit van beleidsbeslissingen toeneemt indien de transparantie verhoogt;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- om artikel 32 van de Grondwet en de ordonnantie van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur na te leven;
- om zich uitsluitend te beroepen op de gronden vermeld in de ordonnantie van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur om vragen tot afschrift of tot inzage van regeringsbeslissingen af te wijzen;
- om rekening te houden met de adviezen van de gewestelijke commissie voor de toegang tot de bestuursdocumenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de definitieve beslissing om inzage in of afschriften van regeringsbeslissingen al dan niet toe te kennen.

Brussel, 1 juni 2016

(Get.) Cieltje VAN ACHTER (N)
Johan VAN den DRIESSCHE (N)
Liesbet DHAENE (N)