



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

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

—————
**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions**

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

—————
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la
Mobilité**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 26 SEPTEMBER 2016**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 26 SEPTEMBRE 2016**

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@parlement.brussels

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

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@parlement.brussels

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

INHOUD

INTERPELLATIES	9
Interpellatie van de heer Paul Delva	9
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het vandalismeplan van de MIVB".	
Bespreking – Sprekers:	10
De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	13
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de bestellingen van de MIVB voor de metro".	
Bespreking – Sprekers:	15
De heer Pascal Smet, minister De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	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,	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	9
Interpellation de M. Paul Delva	9
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 lutte contre le vandalisme de la STIB".	
Discussion – Orateurs :	10
M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	13
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les commandes passées par la STIB pour le métro".	
Discussion – Orateurs :	15
M. Pascal Smet, ministre M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Interpellation de M. Paul Delva	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,	

en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de Vlaamse structuur 'De Werkvennootschap' voor werken aan de R0".		concernant "la structure flamande 'de Werkvennootschap' pour les travaux sur le R0".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	18	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	18
betreffende "de verbreding van de Ring en de aankondiging van de start van de werken tegen 2019".		concernant "l'élargissement du Ring et l'annonce du début de chantier en 2019"	
Toegevoegde interpellatie van de heer Benoît Cerexhe,	18	Interpellation jointe de M. Benoît Cerexhe,	18
betreffende "het project voor de verbreding van de Ring Noord door het Vlaams Gewest en het overleg tussen de gewesten".		concernant "le projet d'élargissement du Ring nord par la Région flamande et la concertation interrégionale".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	23	Discussion conjointe – Orateurs :	23
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) De heer Bruno De Lille (Groen) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Emmanuel De Bock (DéFI) De heer Benoît Cerexhe (cdH)		M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) M. Bruno De Lille (Groen) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V) Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Emmanuel De Bock (DéFI) M. Benoît Cerexhe (cdH)	
Interpellatie van de heer André du Bus de Warnaffe	35	Interpellation de M. André du Bus de Warnaffe	35
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het fiets-GEN en de valorisatie van de spoorwegbermen".		concernant "le RER vélo et la valorisation des talus de chemins de fer".	
Bespreking – Sprekers:	37	Discussion – Orateurs :	37
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) De heer Pascal Smet, minister De heer André du Bus de Warnaffe (cdH)		M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) M. Pascal Smet, ministre M. André du Bus de Warnaffe (cdH)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	40	Interpellation de M. Paul Delva	40

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het parkeerplan voor het stadscentrum en een parkeer-geleidingssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "le plan du stationnement pour le centre-ville et le système de téléjalonnement dans la Région de Bruxelles-Capitale".	
Bespreking – Sprekers:	42	Discussion – Orateurs :	42
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Fabian Maingain (DéFI) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V) De heer Pascal Smet, minister		Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mme Carla Dejonghe (Open Vld) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Fabian Maingain (DéFI) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V) M. Pascal Smet, ministre	
MONDELINGE VRAGEN	50	QUESTIONS ORALES	50
Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	50	Question orale de M. Arnaud Pinxteren	50
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de befietsbaarheid van het stadscentrum".		concernant "la cyclabilité du centre-ville".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	52	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	52
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het aanleggen van gras op de trambanen".		concernant "l'engazonnement des voies de tram".	
Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe	56	Question orale de Mme Els Ampe	56
aan 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,		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	

Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid, en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de tijdsduur van de ontruiming van de Brusselse metro op 22 maart 2016".		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 "le temps nécessaire à l'évacuation du métro bruxellois le 22 mars 2016".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	58	Question orale de M. Paul Delva	58
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de zomerwerken aan de Brusselse tunnels".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les chantiers d'été consacrés aux tunnels bruxellois".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, betreffende "de heropening van de Stefaniatunnel".		Question orale jointe de Mme Céline Delforge concernant "la réouverture du tunnel Stéphanie".	
Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	63	Question orale de M. Fabian Maingain	63
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de duur van de openbare werken in het Brussels Gewest".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la durée des travaux publics en Région bruxelloise".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	66	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	66
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de inning van boetes door de MIVB".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la perception des amendes par la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	68	Question orale de M. Bruno De Lille	68
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé	

met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het nieuwe elektrische scooterdeelsysteem Scooty".		de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "Scooty, le nouveau système de scooters électriques partagés".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	70	Question orale de M. Paul Delva	70
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de impact van de mobiliteit op de Brusselse ondernemingen".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'impact de la mobilité sur les entreprises bruxelloises".	
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	72	Question orale de M. Pierre Kompany	72
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de voortgang van het Taxiplan, de modernisering van de sector en Uber".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'état d'avancement du Plan taxis, la modernisation du secteur et Uber".	
Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock	74	Question orale de M. Emmanuel De Bock	74
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de kosten van de beschadigingen door het platform 'TTIP Game Over' in de metrostations van de MIVB".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le coût des dégradations menées par la plate-forme 'TTIP Game Over' dans les stations de métro de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock	75	Question orale de M. Emmanuel De Bock	75
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de onoverschrijdbare betonnen blokken en de menselijkere aanpak van bouwplaatsen tijdens de werkzaamheden van de MIVB en Brussel Mobiliteit".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les digues de béton infranchissables et la mise en place de chantiers urbains plus humains lors des travaux de la STIB et de Bruxelles Mobilité".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	75	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	75

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de invoering van trambussen in het Brussels Gewest en de gevolgen van het inzetten van trambussen op het Brabantnet".		concernant "l'introduction de trambus en Région bruxelloise et l'impact du déploiement de trambus dans le Brabantnet".	
Mondelinge vraag van mevrouw Martine Payfa	75	Question orale de Mme Martine Payfa	75
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de plaatsing van de bushokjes 'Xavier Lust'".		concernant "la mise en place des abribus 'Xavier Lust'".	
Mondelinge vraag van de heer Eric Bott	76	Question orale de M. Eric Bott	76
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de mobiliteitsvraagstukken in de Montgomery-wijk, de werken uitgevoerd door Vivaqua en de hoogspanningslijn van Elia".		concernant "les questions de mobilité dans le quartier Montgomery, les travaux réalisés par Vivaqua et la ligne à haute tension d'Elia".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf,	76	Question orale jointe de M. Vincent De Wolf,	76
betreffende "de toestand van de Tervurenlaan".		concernant "l'état de l'avenue de Tervueren".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het vandalismeplan van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Net als veel andere Brusselaars en pendelaars gebruik ik doorgaans zonder enig probleem en met veel plezier het openbaar vervoer in het gewest. Ik ben in de tram, de bus, de metro en de trein nog maar zelden getuige geweest van overtredingen, laat staan van vernielingen of vandalisme. Helaas zijn er toch regelmatig berichten over vandalenstreken.

De strijd tegen het vandalisme werd al regelmatig aangekaart in de commissie, onder meer in maart 2015. U zei toen dat de MIVB aan een nieuw plan werkte om het vandalisme tegen te gaan. Begin dit jaar vroeg ik naar een stand van zaken en u liet me weten dat u zich daarover zou informeren.

Onlangs keurde het parlement een voorstel van ordonnantie goed dat de bestrafning van overtreders efficiënter moet laten verlopen. De MIVB stelt bij vaststelling van een overtreding een proces-verbaal op. Dat wordt aan het parket overgemaakt voor vervolging en aan Brussel Mobiliteit voor het uitschrijven van de boete. Brussel Mobiliteit gaf daaraan echter geen gevolg, omdat de post van de persoon met die opdracht al een aantal jaren niet was ingevuld.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "le plan de lutte contre le
vandalisme de la STIB".**

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *En mars 2015, vous annoncez que la STIB s'attelait à un nouveau plan de lutte contre le vandalisme. Récemment, le parlement a approuvé une proposition d'ordonnance devant permettre de sanctionner plus efficacement les auteurs de tels actes.*

Lors du constat d'une infraction, la STIB dresse un procès-verbal, qu'elle transmet au Parquet pour mener les poursuites et à Bruxelles Mobilité pour dresser l'amende. Bruxelles Mobilité n'y donnait cependant pas suite, car le poste de la personne chargée de cette mission n'était pas pourvu depuis plusieurs années.

Cela va changer. Le rôle de Bruxelles Mobilité est repris par un fonctionnaire indépendant auprès de la STIB et j'espère que la nouvelle ordonnance va augmenter les possibilités de sanction.

Qu'en est-il du nouveau plan de lutte contre le vandalisme de la STIB ? Est-il déjà entré en vigueur ? Comment l'évaluez-vous ?

Le vandalisme est-il en hausse ou en baisse dans les stations bruxelloises de transport public ?

Daar komt verandering in. De rol van Brussel Mobiliteit wordt overgenomen door een onafhankelijke ambtenaar bij de MIVB. Dat is een stap in de goede richting. Ik hoop dat de nieuwe ordonnantie zowel de pakkans als de strafkans verhoogt. De MIVB was daarvoor vragende partij. De ordonnantie kaderde wellicht ook in de uitwerking van het vandalismeplan van de MIVB.

Hoever staat het nieuwe MIVB-plan voor de aanpak van vandalisme? Is dat al in werking getreden en hoe evalueert u het?

Stijgt of daalt het vandalisme in de Brusselse stations van het openbaar vervoer?

Hoe brengt de MIVB het vandalisme in kaart? Is er een budget om het vandalismeplan van de MIVB uit te voeren?

Heeft de MIVB nog suggesties voor wetswijzigingen?

Pakt de MIVB het vandalisme aan samen met de andere openbaarvervoermaatschappijen die actief zijn in Brussel? Als dat het geval is, hoe evalueert u dan die samenwerking? Als ze nog niet samenwerken, lijkt het u dan geen goed idee dat ze overleggen over hoe ze samen het vandalisme kunnen aanpakken?

Vandalisme gaat overigens over veel meer dan vernielingen aanbrengen in de metro. Vandalisme roept een onveiligheidsgevoel op. Mensen worden bang om het openbaar vervoer te nemen, wanneer ze met die vernielingen geconfronteerd worden.

Als u ook in de toekomst een goed werkend en veel gebruikt openbaar vervoer wilt in Brussel, moet u krachtig optreden tegen vandalen. Uiteraard is het de rechter die straffen moet opleggen, maar de minister moet ervoor zorgen dat het moeilijker wordt om vandalenstreken te plegen. Bovendien moet er snel op dat soort feiten worden gereageerd.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het vandalismeplan van de MIVB bestaat uit een reeks maatregelen die vooral gericht zijn op preventie in

Comment la STIB répertorie-t-elle les actes de vandalisme ? Un budget est-il dédié à l'exécution du plan de lutte contre le vandalisme de la STIB ?

La STIB a-t-elle encore des suggestions de modifications de loi ?

La STIB s'attaque-t-elle au phénomène du vandalisme avec les autres sociétés de transport actives à Bruxelles ? Le cas échéant, comment évaluez-vous cette collaboration ? Si elles ne collaborent pas encore, ne vous semblerait-il pas judicieux de les amener à se concerter à ce sujet ?

Au-delà des dégradations dans le métro, le vandalisme crée un sentiment d'insécurité, qui pousse les gens à se détourner des transports publics. C'est bien entendu le juge qui doit sanctionner, mais le ministre doit faire en sorte de mener la vie dure aux vandales et de réagir rapidement face à de tels actes.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le plan de lutte contre le vandalisme de la STIB contient une série de mesures principalement axées*

de ruime zin.

Vandalen bestraffen is bijzonder moeilijk, want ze moeten daarvoor op heterdaad betrapt worden en dat gebeurt zelden. Neem nu die fameuze tekening in Sint-Gillis, die voor de een vandalisme is en voor de ander kunst. Iemand is erin geslaagd om zonder betrapt te worden die tekening op een gevel te zetten. U kunt u voorstellen dat het in de metro of in een ondergrondse tramhalte nog veel moeilijker is om personen op vandalenstreken te betrappen. Zij zijn immers veel minder lang bezig om vernielingen aan te brengen dan degene die in Sint-Gillis in volle zicht een hele nacht heeft staan schilderen, en zelfs dat heeft niemand gezien.

Wie vandalisme wil bestraffen, heeft dus een dader nodig en het gebeurt echt niet vaak dat een vandaal wordt betrapt. Wordt hij toch betrapt, dan krijgt hij een boete. Het is niet de MIVB, maar de politie die vandalen moet opsporen. De politie heeft echter vaak andere prioriteiten. Dat neemt niet weg dat de samenwerking tussen de MIVB en de politie goed verloopt, hoewel er ook heel wat verontrustende berichten komen over het feit dat er onvoldoende federale agenten in de metro aanwezig zijn.

Voor de aanpak van het vandalisme rekent de MIVB vooral op de aanwezigheid van haar multimodale agenten. Die heeft immers een ontradend effect. Bovendien kunnen die agenten snel de schade opmeten en voor de nodige follow-up zorgen. Die mensen beschikken over tablets waarmee ze allerlei soorten averij, zoals schade, technische problemen, problemen met de netheid of de bewegwijzering, kunnen doorgeven. De meldingen komen binnen bij een technische ploeg, die de herstelling voor haar rekening neemt.

Bij de preventie van vandalisme is het zeer belangrijk dat de schade zo snel mogelijk wordt hersteld, om te voorkomen dat er een besmettingseffect optreedt.

Daarnaast werkt de MIVB ook met een externe veiligheidsdienst, die 's nachts in de metrostations patrouilleert om vandalisme te voorkomen.

Ten slotte werft de MIVB momenteel medewerkers aan om de menselijke aanwezigheid in de stations uit te breiden. Ook politie en stadswachten leveren op dat vlak een bijdrage.

sur la prévention au sens large.

Il est assez difficile de sanctionner les vandales car ils doivent être pris en flagrant délit. S'ils sont arrêtés, ils reçoivent une amende. Ce n'est pas à la STIB, mais à la police de dépister les vandales. Même si la police a souvent d'autres priorités, la collaboration entre la STIB et la police est bonne. On déplore toutefois le manque d'agents fédéraux dans le métro.

Pour lutter contre le vandalisme, la STIB compte surtout sur l'effet dissuasif de ses agents multimodaux. Ces agents peuvent rapidement mesurer les dégâts et assurer le suivi nécessaire en prévenant les équipes techniques, qui prennent en charge la réparation.

Dans le cadre de la prévention du vandalisme, il est très important de réparer le plus vite possible les dégâts afin d'éviter l'effet de contagion. La STIB travaille également avec un service de sécurité externe qui patrouille la nuit dans les stations de métro. Enfin, la STIB recrute actuellement des collaborateurs pour renforcer la présence humaine dans les stations.

Parallèlement, de nombreuses autres mesures restent d'actualité, comme la sensibilisation et l'éducation via les écoles, la responsabilisation, la reconquête des espaces en collaboration avec le quartier et la vie associative locale, les collaborations en matière de fresques murales et les campagnes de sensibilisation sur le respect.

La prévention est également importante en termes techniques et infrastructurels, comme la suppression des angles morts, et en termes de propreté, via l'éclairage, la présence de caméras et l'utilisation de matériaux adaptés. L'application de films de protection spéciaux dans et sur les véhicules et sur les murs des stations complique la tâche des vandales et facilite le nettoyage. Chaque rénovation des stations tient compte des flux de voyageurs, du choix des matériaux et de l'éclairage pour lutter contre le vandalisme. Ce n'était pas le cas auparavant.

À la STIB, le vandalisme consiste essentiellement en tags et graffiti, phénomène auquel presque toutes les sociétés de transport public sont confrontées. À ce sujet, la STIB entretient de bons contacts dans le cadre de l'Union internationale

Naast de versterking van de menselijke aanwezigheid neemt de MIVB ook heel wat andere maatregelen, waarover ik al eerder heb gesproken. Die blijven natuurlijk van kracht. Het gaat onder meer om bewustmaking en opvoeding via de scholen, empowerment, herovering van de ruimtes op een positieve manier in samenwerking met de wijk en het lokale verenigingsleven, samenwerkingen inzake muurschilderingen en bewustmakingscampagnes over respect.

Belangrijk is ook de preventie op technisch vlak, op het vlak van de infrastructuur, zoals het wegwerken van dode hoeken, en op het vlak van de netheid, via de verlichting en eventueel de natuurlijke lichtinval, de aanwezigheid van camera's en het gebruik van aangepaste materialen. Door het aanbrengen van speciale beschermingsfilms in en op voertuigen en op stationsmuren wordt het besmeuren met verf bemoeilijkt en de reiniging achteraf vergemakkelijkt. Bij de renovatie van de stations wordt rekening gehouden met de reizigersstromen, de materialenkeuze, de verlichting enzovoort, om vandalisme te voorkomen. Dat was vroeger niet het geval.

Vandalisme is een zeer breed begrip en bij de MIVB bestaat het hoofdzakelijk uit graffiti en tags. Dat is een fenomeen waar nagenoeg alle openbaarvervoermaatschappijen in de wereld mee te maken hebben. De MIVB heeft daarover goede contacten en voldoende uitwisselingen in het kader van de International Association of Public Transport (UITP). Die hebben voor een stuk betrekking op vandalisme, maar de laatste maanden ligt de nadruk meer op terrorisme.

Elk net heeft met exact dezelfde problemen te kampen en ondervindt dezelfde moeilijkheden om vandalisme te bestrijden. Er zijn zelfs internationale bendes actief die van net naar net reizen om die feiten te plegen. De MIVB heeft een goed contact met de speciale cel van de politie die zich daarmee bezighoudt, maar het is geen eenvoudig probleem.

Het is moeilijk om een bedrag te plakken op de totale kostprijs van vandalisme, omdat het niet altijd duidelijk is of bijvoorbeeld een kapotte vuilnisbak het gevolg is van een opzettelijke daad of van slijtage. Het budget voor het verwijderen van tags en graffiti in de metrostations bedraagt

des transports publics (UITP).

Parfois des bandes actives au niveau international, se déplacent de réseau en réseau. La STIB a de bons contacts avec la cellule spéciale de la police en charge du dossier, mais le problème n'est pas simple.

Il est difficile d'estimer le coût total du vandalisme, car il n'est pas toujours évident de savoir si une poubelle cassée, par exemple, est le résultat d'un acte intentionnel ou d'une usure. Le budget annuel destiné à la suppression des tags et graffiti dans les stations de métro s'élève à 334.000 euros.

jaarlijks 334.000 euro.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De politie heeft op dit ogenblik inderdaad misschien andere prioriteiten. Toch blijf ik erbij dat vandalisme een onveiligheidsgevoel creëert en mensen tegenhoudt om het openbaar vervoer te nemen.

Dat de schade snel hersteld wordt, stemt mij tevreden. De burger mag niet de indruk hebben dat de overheid niet reageert. Het toenemende aantal camera's zal ook een belangrijke rol spelen.

Wat de kostprijs van het vandalisme betreft, ga ik ervan uit dat we toch wel het verschil moeten kunnen maken tussen kosten die ontstaan door slijtage en kosten die ontstaan door beschadiging van het materieel. Ik had daar graag wat meer informatie over gehad.

Hoe evolueert het vandalisme in de metro doorheen de jaren? Vroeger werden de metrozetels om de haverklap stukgesneden. Met de nieuwe materialen kan dat niet meer. Ik vermoed dat het aantal feiten van vandalisme daarom gedaald is. Kunt u die tendens bevestigen?

U zegt dat alles nauwkeurig wordt bijgehouden. Dat is niet enkel de verantwoordelijkheid van de MIVB, maar ook van politie en gerecht. Is er op langere termijn een opwaartse of een neerwaartse tendens merkbaar?

De heer Pascal Smet, minister.- Zodra ik over die informatie beschik, zal ik ze u bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La police a beau avoir d'autres priorités pour le moment, il n'empêche que le vandalisme crée un sentiment d'insécurité qui détourne les voyageurs des transports en commun.*

Je me réjouis d'apprendre que les dégâts sont réparés rapidement. Le nombre croissant de caméras jouera également un rôle important.

Pour ce qui est du coût du vandalisme, on doit tout de même pouvoir faire la différence entre des coûts liés à l'usure et ceux liés à la dégradation du matériel. J'aurais souhaité plus d'informations à ce sujet.

Comment évolue le vandalisme dans le métro au fil des années ? Je suppose que les nouveaux matériaux utilisés ont fait baisser les actes de vandalisme. Pouvez-vous confirmer cette tendance ?

Vous dites que tout est scrupuleusement consigné. Il n'en va pas uniquement de la responsabilité de la STIB, mais aussi de celle de la police et de la justice. Observe-t-on une tendance à la hausse ou à la baisse sur le long terme ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je vous fournirai ces informations dès que j'en disposerai.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION 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,

betreffende "de bestellingen van de MIVB voor de metro".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Op 2 augustus 2016 kondigde de MIVB aan dat ze de leverancier voor de nieuwe metrostellen had aangeduid. Enkele dagen daarvoor werd ook de ondernemer geselecteerd die de nieuwe metrostelplaats aan Erasmus moet bouwen.*

Bovendien werd ook de firma aangeduid die de signalisatieborden voor de metrolijnen 1 en 5 zal vernieuwen. Dat zijn positieve maatregelen ter waarde van meer dan 530 miljoen euro. Zit er echter geen addertje onder het gras?

Volgens het Iris 2-plan moet de autodruk tegen 2020 met 20% verminderen. Is dat realistisch? Hoe kan dat lukken als er tegen die datum onvoldoende alternatieve vervoersmiddelen zijn?

De 43 bestelde metrostellen moeten geleverd, getest en in gebruik genomen worden. Het is niet bekend wanneer de eerste metrostellen beschikbaar zullen zijn, maar dat zal al zeker niet voor 2018 zijn. Tot nu toe heeft de MIVB nog geen enkele tram besteld. We kunnen de komende vijf jaar dus geen verbetering van het aanbod verwachten.

De enige mogelijkheid op korte termijn ligt bij de bussen, maar de keuze voor hybride bussen heeft nog geen goedkeuring gekregen van de Raad van State. Bovendien ontsnappen bussen niet aan de verkeersproblemen en neemt hun commerciële snelheid voortdurend af, ondanks de investeringen.

Het enthousiasme over de bestellingen wordt dus ietwat getemperd door het feit dat we de komende jaren geen grote levering van materieel mogen verwachten.

Op welke datum worden de nieuwe metrostellen geleverd? Plant de MIVB dit jaar nog een nieuwe bestelling van trams? Blijft u bij de keuze voor 235 hybride bussen? Hoe kan de MIVB de komende jaren het hoofd bieden aan de stijgende vraag, rekening houdend met de termijn die gepaard gaat met de bestellingen van rollend materieel?

concernant "les commandes passées par la STIB pour le métro".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Monsieur le ministre, en date du 2 août dernier, la STIB a diffusé un communiqué de presse annonçant que ses organes de gestion avaient désigné le fournisseur des nouvelles rames de métro. Quelques jours auparavant, le conseil d'administration de la STIB avait désigné l'entrepreneur chargé de la construction du nouveau dépôt de métro situé à Érasme.

Dans la foulée de la désignation du fournisseur des futures rames de métro, la STIB a également communiqué la désignation de la firme qui procédera au renouvellement de la signalisation sur l'axe de métro parcouru par les lignes 1 et 5. Voilà un ensemble de mesures qui vont dans le bon sens et qui représentent au total plus de 530 millions d'euros. Mais l'arbre ne cache-t-il pas la forêt ?

Le Plan Iris 2 prévoit une réduction de la pression automobile de 20% à l'horizon 2018. Est-ce réaliste ? Comment atteindre une telle performance si des solutions alternatives améliorant de façon nette les conditions de déplacement dans notre Région et sa proche périphérie ne sont pas mises en place d'ici cette date ?

Les 43 rames de métro commandées en août dernier nécessitent un certain délai avant d'être livrées, testées et mises en service sur le réseau. Aucun délai précis n'a été communiqué à ce jour sur les disponibilités des premières rames. Cela ne se fera pas avant 2018, voire les années suivantes. À ce jour, aucune commande de tram n'a été lancée. Aucune amélioration de l'offre n'est donc à espérer avant cinq ans au plus tôt.

La seule possibilité d'offrir à court terme des places supplémentaires se trouve du côté des bus, dont le choix du mode hybride n'a pas obtenu l'aval du Conseil d'État. De plus, les bus n'échappent pas aux embarras de circulation et leur vitesse commerciale ne cesse de décroître, malgré les divers investissements consentis pour l'améliorer.

Vous comprendrez, Monsieur le ministre, que l'enthousiasme vis-à-vis de l'ensemble des

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De Brusselse regering besliste samen met haar partners om 5,2 miljard euro te investeren in de aankoop van nieuwe metrostellen, trams en bussen.*

Het gaat om aanzienlijke bedragen, dus werden die aankopen gepland. In maart 2015 ontving de MIVB nog de laatste van de 220 bestelde trams die over tien jaar gespreid werden geleverd. Dat maakt wel dat het Brusselse trambestand behoorlijk homogeen is. Het aantal beschikbare plaatsen op de tram is op tien jaar tijd bovendien verdubbeld.

Eind 2015 werd een nieuwe aanbesteding uitgeschreven voor de aankoop van 175 nieuwe trams. De kandidaten hebben het bestek ontvangen en ik verwacht de offertes tegen het einde van het jaar. De eerste leveringen zullen eind 2018 of begin 2019 plaatsvinden. Ondertussen worden de nieuwe tramlijn 9 en de verlenging van lijn 94 uitgevoerd. Daarna volgt de nieuwe eindhalte op de Heizel.

De nieuwe metrostellen moeten tegen 2019 in gebruik zijn. Het nieuwe stuk tussen het Noordstation en Albert is tegen 2022 klaar.

De diensten voor de exploitatie en het onderhoud van het rollend materieel optimaliseren hun samenwerking om de huidige stellen beschikbaar te maken voor het net. Het zou jammer zijn als we ze moesten vervangen.

commandes passées au début du mois d'août soit quelque peu terni par le fait qu'aucune livraison importante de matériel ne doit être attendue avant quelques années.

En conséquence, je vous poserai quelques questions plus précises. Quelle est la date annoncée de livraison des nouvelles rames de métro ? Une nouvelle commande de trams est-elle prévue dans le courant de cette année ? Le choix de 235 bus hybrides reste-t-il d'actualité ? Comment sera-t-il possible de faire face, dans les prochaines années, à l'augmentation de la demande sur le réseau de la STIB, vu le délai nécessaire à la réalisation de commandes pour le matériel roulant ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. Van Goidsenhoven semble trouver que nous faisons un peu trop d'achats par rapport à la Wallonie, à la Flandre et à bon nombre d'autres réseaux européens. Le gouvernement, avec ses partenaires, a en effet décidé d'investir 5,2 milliards d'euros dans les transports en commun. Ceci comprend notamment l'acquisition de nouvelles rames de métro, ainsi que de nouveaux trams et bus. Par rapport à ce qui se fait ailleurs, c'est formidable !

Ces achats sont planifiés, car il s'agit de montants conséquents. Je vous rappelle que ce n'est qu'en mars 2015 que la STIB a reçu les derniers véhicules d'une commande de 220 trams étalée sur dix ans ! Cela nous permet d'ailleurs de disposer d'un réseau de trams assez homogène en comparaison avec le reste du monde. Le nombre de places disponibles sur le réseau de trams a doublé en dix ans.

Un nouveau marché a été lancé fin 2015 pour l'acquisition de 175 nouveaux trams. Le cahier des charges a été envoyé aux candidats et les offres sont attendues pour la fin de cette année. Si tout va bien, les livraisons devraient démarrer fin 2018 ou début 2019. En attendant, la nouvelle ligne de tram 9, ainsi que l'extension de la ligne 94, seront mises en œuvre, ainsi que, un peu plus tard, le nouveau terminus de trams près du complexe du Heysel.

Les nouvelles rames de métro devraient entrer en service en 2019. Le tronçon du nouveau réseau

De MIVB schreef meerdere aanbestedingen uit voor de aankoop van standaard en gelede hybride bussen, standaard elektrische bussen van het type 'overnight charging' en gelede elektrische bussen van het type 'opportunity charging'. Ik heb het advies van de Raad van State grondig bestudeerd en alle juristen zijn het erover eens dat er geen enkel probleem is met die aanbestedingen.

Het gewest koopt dus 175 trams en ongeveer 235 bussen. Eind 2015 waren er al 172 nieuwe bussen. We kopen ook nieuwe metrostellen.

Als er zich geen technische problemen voordoen, zullen de leveringen tijdig gebeuren.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Als ik u goed begrijp, zullen de 175 nieuwe trams pas in 2019 beschikbaar zijn?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Niet allemaal tegelijk.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Komt er in de periode 2017-2019 nog materieel bij of zullen de gebruikers tot in 2019 moeten wachten op bijkomende plaatsen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zeg net dat de capaciteit verdubbeld is. Neemt u de tram?*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ja, en ook de metro.*

entre les stations Gare du Nord et Albert sera opérationnel en 2022.

Les services d'exploitation et de maintenance du matériel roulant existant optimisent les collaborations et des travaux sont réalisés sur les rames actuelles afin de les rendre disponibles pour le réseau. Personnellement, j'adore les anciennes rames de métro et je regrette qu'il faille les remplacer.

La STIB a lancé plusieurs marchés publics pour l'acquisition de bus hybrides standard et articulés, de bus électriques standard et de type "overnight charging", et de bus électriques articulés de type "opportunity charging". Nous avons attentivement analysé l'avis du Conseil d'État. Tous les juristes sont d'accord sur le fait que ces marchés ne posent aucun problème juridique.

La Région achètera donc 175 nouveaux trams et environ 235 bus. Fin 2015, le nombre de nouveaux bus était de 172. Nous achèterons aussi de nouvelles rames de métro. Je rappelle que nous avons déjà acquis, sous mon premier mandat, les métros boas.

Sauf problème technique, les délais devraient être respectés.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Si je vous comprends bien, les 175 nouveaux trams ne seront disponibles qu'en 2019.

M. Pascal Smet, ministre.- Pas tous en une fois.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je l'imagine. Concernant le matériel additionnel, y en aura-t-il pour la période 2017-2019 ou faudra-t-il attendre 2019 pour que les usagers puissent disposer de places supplémentaires ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je viens de dire que nous venons de doubler notre capacité. Prenez-vous le tram ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Oui, ainsi que le métro.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Buiten de spitsuren kunt u vaststellen dat onze lijnen voldoende capaciteit bieden. Misschien moeten we samen de tram eens nemen.*

U verdraait mijn woorden vaak en ik vind dat zeer onaangenaam. Ik ken u en ik weet wat u voorbereidt. Ik antwoord graag in alle transparantie.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Uw antwoorden werden jammer genoeg ook gehoord door een journalist.*

U zegt dat alles gepland is. Dat is goed maar het zou nog beter zijn als we daar kennis van kunnen nemen. We hebben het meerjarenplan van de MIVB echter nog niet ontvangen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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 NETHEID,

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

M. Pascal Smet, ministre.- En dehors des heures de pointe, vous pouvez constater que nos lignes offrent une capacité suffisante. Si vous le souhaitez, nous pourrions faire ensemble un tour en tram pour nous en assurer.

Vous avez toujours l'art de détourner mes réponses et je trouve cela déplaisant. C'est même une forme de pratique que je déteste. Je vous connais et je sais ce que vous êtes en train de préparer. J'aime répondre en toute transparence.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Vous me faites un procès d'intention. Vos réponses ont malheureusement été entendues par un journaliste. C'est là que se situe le problème.

Vous avez sans doute du mal à digérer le fait que je ne suis pas un mouton. Je n'entends pas le devenir pour le reste de la législature non plus.

Vous avez dit que tout était planifié. C'est une bonne chose, mais ce serait encore mieux que nous puissions en prendre connaissance. Or, il me semble que nous n'avons toujours pas reçu le plan pluriannuel de la STIB.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRESIDENT 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 PUBLIQUE,

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

betreffende "de Vlaamse structuur 'De Werkvennootschap' voor werken aan de R0".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de verbreding van de Ring en de aankondiging van de start van de werken tegen 2019".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE,

betreffende "het project voor de verbreding van de Ring Noord door het Vlaams Gewest en het overleg tussen de gewesten".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de interpellaties beantwoorden.

De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Onlangs stelde Vlaams minister Ben Weyts een nieuwe structuur voor om mobiliteitsknopen op te lossen, namelijk De Werkvennootschap. Die zal zich concentreren op een probleemgebied, daarvoor een investeringsagenda opstellen, zorgen voor flankerende maatregelen en alle werkzaamheden organiseren. De eerste opdracht van de nieuwe structuur is de herinrichting van de Ring rond Brussel.

De bedoeling is om grote investeringsprojecten sneller en efficiënter te kunnen aanpakken door de deskundigheid te bundelen. Daarom zal De Werkvennootschap binnen een paar maanden de coördinatie op zich nemen van de belangrijkste mobiliteitsspelers, waaronder het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, en Waterwegen en Zeekanaal. Een aantal mobiliteitsspelers zijn niet opgenomen in de vennootschap, onder andere de NMBS (een federale bevoegdheid), maar ook de MIVB en andere Brusselse instanties.

De werken op de Ring zullen niet alleen betrekking hebben op het wegverkeer, maar passen in een ruimer project met nieuwe tramverbindingen van en naar Brussel (het Brabantnet), nieuwe fietsinfrastructuur en een ecoduct ter hoogte van

concernant "la structure flamande 'de Werkvennootschap' pour les travaux sur le R0".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'élargissement du Ring et l'annonce du début de chantier en 2019"

INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE,

concernant "le projet d'élargissement du Ring nord par la Région flamande et la concertation interrégionale".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra aux interpellations.

La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Le ministre flamand Ben Weyts a présenté récemment "de Werkvennootschap", une nouvelle structure visant à résoudre le problème de la mobilité. Celle-ci se concentrera sur une zone problématique, et proposera pour ce faire un programme d'investissement, prévoira des mesures d'accompagnement et organisera l'ensemble des travaux. Sa première mission sera le réaménagement du ring de Bruxelles.*

L'objectif du ministre est de rassembler l'expertise afin de faciliter et renforcer l'efficacité des grands projets d'investissement. Pour ce faire, la structure assumera d'ici quelques mois la coordination des principaux acteurs de la mobilité, dont l'Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Waterwegen et Zeekanaal. Par contre, la SNCB, la STIB et d'autres instances bruxelloises ne font pas partie de la société.

Les travaux sur le ring ne concerneront pas uniquement le trafic routier, mais s'inscrivent dans un projet plus large avec le Réseau Brabant, une nouvelle infrastructure cyclable et un écoduc à la hauteur du bois du Laerbeek.

L'idée de la Werkvennootschap est intéressante et

het Laarbeekbos. Over het Ringtracé van het Brabantnet, van Brussels Airport over Vilvoorde en de Heizel naar Jette, zal vanaf 2019 een trambus rijden. Die trambus werd onlangs getest in Vilvoorde.

Het idee van De Werkvennootschap is nuttig en kan eventueel ook in andere steden worden toegepast. Het is normaal dat de Brusselse Ring al die aandacht krijgt, al verschil ik met een aantal collega's van mening over wat er met de Ring moet gebeuren. Het valt echter op dat een aantal actoren uit het gewest en het federale niveau geen plaats kregen in De Werkvennootschap.

Was u betrokken bij de oprichting van De Werkvennootschap? Hebt u daarover contact gehad met uw Vlaamse evenknie? Wat was het resultaat daarvan? Zo neen, plant u daarover overleg?

De verschillende plannen hebben betrekking op de twee gewesten. Het is de bedoeling om de mobiliteit in en tussen de twee gewesten te vergemakkelijken. Het is logisch dat er daarover structureel overleg en contact is.

Hoever staat het memorandum of understanding over de intergewestelijke mobiliteit? Hoe verhoudt De Werkvennootschap zich daartoe?

De Werkvennootschap zal zich ook bezighouden met het Brabantnet. Hoever staat dat in Brussel? Wat staat er dit jaar op de agenda? Is er een evolutie in de routes? Ik heb de indruk dat de trajecten aan Vlaamse zijde vastliggen. Is dat in Brussel ondertussen ook het geval?

Over het Brabantnet zei u een aantal maanden geleden in de commissie dat De Lijn, de MIVB en de twee gewesten de laatste hand leggen aan een overeenkomst. Hoe staat het daarmee? Kunnen wij die overeenkomst in de commissie bespreken?

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De Vlaamse regering heeft de planning voor de verbreding van de Ring bekendgemaakt. Volgens haar videofilmje zou een extra rijstrook volstaan om alle problemen op te lossen. We weten maar al te goed dat dat niet klopt en dat het project*

pourrait s'exporter dans d'autres villes. Il est toutefois frappant qu'une série d'acteurs régionaux et le niveau fédéral n'en fassent pas partie.

Avez-vous été associé à la création de la Werkvennootschap? Avez-vous eu des contacts dans ce cadre avec votre homologue flamand? Qu'en est-il résulté? Si ce n'est pas le cas, prévoyez-vous de le rencontrer à ce propos?

Les divers projets envisagés ont tous pour objectif d'améliorer la mobilité interrégionale. Il semble donc logique que celles-ci se concertent à ce sujet.

Où en est le memorandum of understanding sur la mobilité interrégionale? Comment la Werkvennootschap intégrera-t-elle celui-ci?

Les trajets du Réseau Brabant sont déjà fixés du côté flamand. Qu'en est-il à Bruxelles?

Il y a quelques mois, vous déclariez en commission que De Lijn, la STIB et les deux Régions finalisaient un accord à ce propos. Qu'en est-il de celui-ci? Pourrions-nous en débattre en commission?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La Région flamande a rendu public le calendrier de la mise en œuvre de l'élargissement du ring de Bruxelles. Elle nous a montré au travers d'une jolie petite vidéo qu'il suffisait de dérouler une bande de tarmac supplémentaire pour rendre plus belle la vie. On

aan geloofwaardigheid ontbreekt.

De problemen die zich van bij de start van de werkzaamheden zullen voordoen, namelijk verstoord verkeer en geluidsoverlast, vormen slechts een voorsmaakje van de overlast die het intensievere gebruik van de Ring na de verbreding zal teweegbrengen.

Voor het zomerreces weigerde u nog in te gaan op het standpunt van het Brussels Gewest in dit dossier. U zei dat de grootst mogelijke discretie vereist was tijdens de onderhandelingen. Uit de verspreiding van de video leid ik af dat de onderhandelingen tijdens de zomer afgerond zijn!

(Opmerkingen)

Vreemd toch!

U zegt dat uiterste voorzichtigheid en geheimhouding geboden zijn om de onderhandelingen tot een goed einde te brengen, terwijl uw gesprekspartner met de buitenwereld communiceert. Dat maakt het onhoudbaar om de nederige Brusselse parlementsleden in het ongewisse te laten over de resultaten van de onderhandelingen.

Welk standpunt verdedigde de Brusselse regering tijdens de onderhandelingen? Is de regering er echt van overtuigd dat de verbreding van de Ring voor vlotter verkeer zal zorgen?

Uit talloze studies blijkt dat de verbreding van de wegcapaciteit leidt tot een toename van het verkeer en op termijn tot dezelfde of nog zwaardere verkeersopstoppingen. Als je weet dat het de bedoeling is om meer vrachtwagens over de Ring te laten rijden, kun je ervan uitgaan dat de verbreding geen problemen oplost.

Het is me ook niet duidelijk of de onderhandelingen nog lopen. Kunt u daar duidelijkheid over scheppen? Als de onderhandelingen afgerond zijn, wat hebt u dan uit de brand gesleept voor het Brussels Gewest?

Zijn de betrokken gemeenten geraadpleegd en geïnformeerd?

Enkele dagen geleden heeft een burgercollectief beslist om klacht in te dienen tegen het Brussels

sait très bien que cela ne correspond pas à la réalité et que la vision de ce projet est peu crédible.

Détailler les problèmes qui seront rencontrés dès l'entame des travaux concernant les interruptions de circulation, la longueur de la durée des travaux, ou les nuisances sonores ne font que préfigurer les nuisances causées par l'augmentation de la circulation sur le ring après son élargissement, et notamment celle des poids lourds.

Il est étonnant que nous soyons confrontés à de telles annonces tout public, voire grand public. J'imagine que le dessin animé dans la vidéo n'a pas été réalisé à destination des autorités régionales bruxelloises, mais bien à destination des citoyens.

Avant l'été vous refusiez de nous donner le moindre détail relatif à la position défendue par notre Région face aux autorités flamandes dans ce dossier. Vous affirmiez même que des négociations étaient en cours, et que cela impliquait la plus grande discrétion. J'en déduis que les négociations ont dû aboutir au cours de cet été !

(Remarques)

C'est étonnant !

Vous jouez la carte de la prudence extrême et du secret pour mener à bien des négociations pendant que votre partenaire en est déjà à publier des outils de communication qui sont loin d'être improvisés.

Dans ces circonstances, Il devient difficile de ne pas informer les humbles parlementaires bruxellois que nous sommes sur l'état d'avancement et le résultat des négociations, alors que du côté flamand, des décisions sont prises ou semblent être fermes.

Quelle position a-t-elle été défendue par le gouvernement bruxellois dans le cadre de ces négociations ? Le gouvernement est-il réellement convaincu que l'élargissement du ring permettra d'augmenter le trafic et de le rendre plus fluide ?

Sachant que de nombreuses études indiquent que l'élargissement des capacités routières entraîne une augmentation du trafic et conduit après plusieurs années à des problèmes de congestion identiques ou encore plus lourds ; sachant en outre qu'il s'agit ici d'augmenter le nombre de camions qui

Gewest, omdat het geen maatregelen treft om de gezondheid van de burgers te beschermen en de luchtkwaliteit te vrijwaren. In die zin is de verbreding van de Ring geen goed vooruitzicht.

Ik hoop dat u de gezondheid van de Brusselaars met vuur zult verdedigen.

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Eigenlijk weten we niet bijzonder veel over dit dossier. In juni zei u dat de besprekingen nog liepen.*

De informatie op de website van het Vlaams Gewest is verontrustend. Vlaanderen wil in 2019 de Ring verbreden tot tien rijstroken: vier voor plaatselijk verkeer en zes voor doorgaand verkeer. Daardoor kunnen er meer vrachtwagens over de Ring rijden.

We mogen niet uit het oog verliezen dat de Europese Commissie België, en Brussel in het bijzonder, viseert omdat de uitstootdrempels voor fijnstof overschreden worden. Vrachtwagens zijn goed voor 25% van de CO2-uitstoot in Europa en hun vervuiling stopt niet aan de grens van het Brussels Gewest.

transporteront des marchandises autour de notre Région, on se doute bien que ce n'est pas cela qui va arriver. J'aimerais donc savoir quel a été le point de vue du gouvernement bruxellois lors de ces négociations.

Sur quels aspects ces négociations portent-elles ou ont-elles porté ? J'ignore si elles sont en cours ou si elles sont terminées. Comme on n'a rien pu savoir jusqu'à présent, j'espère que vous pourrez éclairer notre lanterne.

Si les négociations sont terminées, qu'avez-vous en fine obtenu pour la Région bruxelloise ? Si ce n'est rien, c'est un peu gênant.

Les communes les plus concernées ont-elles été concertées et informées comme il se doit ? Je me permets de vous rappeler qu'il y a quelques jours, un collectif de citoyens s'est résolu, de manière fort compréhensible, à porter plainte contre la Région bruxelloise, qui ne met pas en œuvre le minimum afin de protéger la santé des citoyens et la qualité de l'air. Il va de soi qu'un élargissement du ring est de très mauvais augure.

J'ose espérer vous voir très combattif et très motivé à défendre la santé des Bruxellois.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- C'est un dossier que nous avons eu l'occasion d'aborder ici à plusieurs reprises, mais dont on ne sait pas grand-chose. Lors du débat de juin dernier, vous nous aviez dit que les discussions étaient toujours en cours.

Les informations trouvées sur le site de la Région flamande sont inquiétantes. Les travaux sont prévus pour 2019 et comportent l'élargissement de dix bandes : quatre bandes pour le trafic total et six bandes pour le trafic de transit. Ce trafic de transit permettra d'augmenter la capacité d'absorption des poids lourds.

Rappelons que notre pays, et particulièrement Bruxelles, est dans le viseur de Commission européenne - et cela revient régulièrement - pour non-respect des seuils d'émissions, notamment de particules fines. Or, ces véhicules sont responsables de 25% des émissions de CO2 en

Voor het cdH kan de verbreding van de Ring door Vlaanderen niet, zeker in het licht van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, dat het volledige gewest vanaf 2018 geleidelijk in een lage-emissiezone verandert. Vervuilde voertuigen, die in Brussel door hun uitstoot jaarlijks zeshonderd overlijdens veroorzaken, worden op die manier geweerd.

De plannen die Vlaanderen aan de rand van het Brussels Gewest wil uitvoeren, kunnen de inspanningen van de Brusselse regering volledig tenietdoen.

Wijzigde de Brusselse regering haar standpunt in dit dossier? Het regeerakkoord focust op overleg tussen Brussel en Vlaanderen. Hoever staat dat overleg?

De vorige Brusselse regering was uitdrukkelijk gekant tegen de verbreding van de Ring, omdat die ingaat tegen de Brusselse doelstellingen inzake volksgezondheid en milieu. Heeft de Vlaamse regering een studie daarnaar laten uitvoeren? Kreeg de Brusselse regering de resultaten ervan te zien?

In 2011 bleek uit een verslag van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) dat een verbreding van de Ring zeer negatieve gevolgen zou hebben voor meer dan 63.000 inwoners aan beide zijden van de Ring.

Het valt trouwens te betwijfelen of de files door een verbreding zullen verdwijnen. Een bredere Ring zal alleen maar meer verkeer aantrekken. Liet de Vlaamse regering daar een studie naar uitvoeren?

Kwam het gewestelijk expresnet (GEN) ter sprake tijdens de vergaderingen van de ministers van Mobiliteit? Dat dossier is veel belangrijker dan de verbreding van de Ring.

Ten slotte maak ik mij zorgen over de trambus die Brussel met de Vlaamse Rand zal verbinden. Een samenwerking tussen de MIVB en De Lijn is een goede zaak, op voorwaarde dat deze openbaarvervoermaatschappijen elkaar aanvullen.

Bovendien moet die samenwerking in twee richtingen gaan. Zo moeten de bussen van de MIVB de grenzen van het Brussels Gewest kunnen overschrijden.

Europe, et la pollution ne s'arrête pas aux frontières des dix-neuf communes.

Pour nous, le projet d'élargissement du ring porté par la Région flamande est un non-sens. Encore plus quand on pense que notre gouvernement vient d'annoncer son Plan air-climat-énergie, qui prévoit de transformer l'ensemble du territoire en zone de basses émissions et donc de s'attaquer aux émissions des véhicules polluants à partir de 2018. Ceux-ci sont aujourd'hui responsables plus de 600 décès par an à Bruxelles.

Les gros efforts que consent votre gouvernement vont dans le bon sens, mais ils pourraient être ruinés par un projet aux frontières de la Région bruxelloise.

La position du gouvernement bruxellois a-t-elle évolué dans ce dossier ? L'accord de gouvernement insiste sur les concertations structurelles entre Régions bruxelloise et flamande. Quel est l'état des dites concertations ?

L'ancien gouvernement bruxellois s'était formellement opposé au projet d'élargissement du ring en raison de son incompatibilité évidente avec nos objectifs de santé publique et d'environnement. À l'époque, il avait été demandé au gouvernement flamand de lancer une étude sur ce sujet. Cela a-t-il été fait ? Le cas échéant, les résultats ont-ils été présentés lors des concertations avec la Région bruxelloise ?

En 2011, un rapport de la Cellule interrégionale de l'environnement a démontré l'impact extrêmement négatif de l'extension du ring sur plus de 63.000 habitants de part et d'autre du ring, ce qui est considérable.

Par ailleurs, je doute qu'un tel élargissement décongestionne le ring. C'est une vision très passéiste, celle des années 50, que la Région flamande tente de nous imposer en dédoublant la capacité des routes. Une telle démarche produira un effet d'appel, comme cela a été avéré dans toutes les villes qui ont procédé de la sorte. Le gouvernement flamand dispose-t-il d'une étude sur l'effet d'appel que produirait cet élargissement ?

Lors des réunions entre ministres de la mobilité, la question du réseau express régional (RER) est-elle abordée ? Ce dossier nous semble bien plus

Hoever staat de regering met een oplossing voor dat probleem? Hoever staat De Lijn met haar werkzaamheden op het Brussels grondgebied? Op welke manier sluiten haar lijnen aan op het aanbod van de MIVB?

fondamental que celui de l'élargissement du ring.

En parlant de déplacement interrégional, je souhaiterais aborder un dernier point qui me préoccupe. Il s'agit des lignes de tram-bus reliant Bruxelles à la périphérie flamande. Il est positif d'avoir des collaborations avec De Lijn, qui va pouvoir couvrir une partie du territoire de la Région bruxelloise, mais à condition que cela se fasse en complémentarité et en collaboration avec l'offre de la STIB.

Le principe de réciprocité doit également prévaloir. Les lignes de la STIB doivent aussi pouvoir déborder les frontières de la Région bruxelloise. Si je ne m'abuse, il y a d'ailleurs eu à l'époque une proposition de résolution du parlement bruxellois sur cette problématique des lignes de De Lijn à Bruxelles.

Où en sommes-nous par rapport à cette problématique ? Où en sont les travaux prévus sur le territoire bruxellois par De Lijn ? Comment ces lignes s'intègrent-elles en complément de l'offre de la STIB ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik wil dieper ingaan op drie aspecten met betrekking tot de uitbreiding van de Ring.*

Het eerste aspect is de autodruk. De flessenhalzen zullen blijven bestaan, aangezien de Ring op plaatsen zoals het viaduct van Vilvoorde niet zal worden uitgebreid. De bouw van drie grote winkelcentra (Uplace, Neo en Dockx Brussel) zal tot extra verkeer leiden dat volgens het milieueffectenrapport niet door de uitbreiding zal worden opgevangen. De uitbreiding van de Ring zelf zal volgens een studie uit 2013, besteld door de Brusselse regering, dagelijks 54.000 extra wagens aantrekken. Tot slot blijkt uit computersimulaties van Brussel Mobiliteit dat het autoverkeer op het noordelijk deel van de Ring met 9% zal toenemen tegen 2025 als het investeringsplan van de MIVB, dat tot doel heeft het doorgaand verkeer op het Brussels grondgebied te verminderen, wordt uitgevoerd.

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'aimerais souligner trois enjeux liés à ce projet d'élargissement du ring :

Le premier enjeu concerne la congestion automobile. Les goulets d'étranglement comme le viaduc de Vilvorde persisteront, étant donné que ce dernier ne sera pas élargi. La construction de trois projets commerciaux à grande échelle - Uplace, Neo et Docks Brussel - va engendrer un trafic supplémentaire qui, selon le rapport d'incidences environnementales et le Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), ne sera pas compensé par l'élargissement du ring. Enfin, selon une étude commandée par le gouvernement bruxellois en 2013, l'élargissement du ring impliquerait une augmentation quotidienne de 54.000 voitures, particulièrement entrantes, sur le territoire bruxellois.

En outre, à l'horizon 2025, le modèle multimodal

Het tweede aspect betreft de gevolgen voor het milieu. Het extra verkeer op de Ring zal de uitstoot van fijn- en ultrafijnstof aanzienlijk doen toenemen.

Het derde aspect is van economische aard. Nieuwe projecten, zoals het voetbalstadion en het Neoproject zullen baat hebben bij de uitbreiding van de Ring. Het onderliggend economisch belang is belangrijk voor ons geweest, aangezien die projecten banen zullen creëren.

In dit dossier blijkt duidelijk hoe weinig de Vlaamse regering zich gelegen laat liggen aan de metropolitane gemeenschap, maar zonder het akkoord van de Brusselse regering zal het moeilijk worden om de Ring uit te breiden. Vlaanderen moet immers een stedenbouwkundige vergunning aanvragen voor de twee stukken op Brussels grondgebied. Daarnaast is er nog de richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de economische en sociale gevolgen.

Er is nood aan meer overleg.

Klopt het dat de simulaties een vermindering van het doorgaand verkeer in Brussel tonen bij een uitbreiding van de Ring? Kunt u ons de Mustistudie bezorgen?

Volgens welke planning verloopt het overleg met minister Weyts?

stratégique de déplacements utilisé par Bruxelles Mobilité estime à 9% l'augmentation de la fréquentation du tronçon nord du ring, si le plan pluriannuel d'investissement de la STIB est correctement exécuté. Cette modélisation démontrerait une diminution du trafic de transit sur le territoire bruxellois.

Le deuxième enjeu concerne l'impact sur l'environnement. L'augmentation du volume de voitures sur le ring entraînera une augmentation significative de certaines particules fines et ultrafines inhalées par les habitants de la Région bruxelloise. Pour rappel, près de 30.000 tonnes de polluants gazeux sont émises à Bruxelles chaque année. Ceux-ci se retrouvent dans l'air que chacun respire et peuvent avoir un impact négatif sur la santé.

Le troisième enjeu est économique. L'ensemble des aménagements prévus, à savoir la construction du stade national, qui accueillera peut-être l'Euro 2020, et le projet Neo, profiteront de l'amélioration du trafic liée à l'élargissement du ring. L'enjeu économique sous-jacent est important pour notre Région, en ce que ces projets vont créer des emplois. Enfin, si les travaux d'élargissement démarrent en 2019, l'accessibilité au stade sera entravée.

L'élargissement du ring est donc un dossier type, qui rappelle le manque de volontarisme du gouvernement flamand dans la mise en œuvre de la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB). En conclusion, sans l'accord du gouvernement bruxellois, il paraît difficile pour le gouvernement flamand de procéder à cet élargissement du ring : nécessité de délivrance d'un permis d'urbanisme pour deux portions bruxelloises ; respect de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ; multiples enjeux économiques et sociaux.

Il faut davantage de concertation dans ce dossier.

Ces différents éléments rapidement brossés m'amènent à vous poser deux questions plus précises.

Pouvez-vous nous confirmer que les simulations montrent une diminution du trafic de transit sur le territoire régional en cas d'élargissement du ring ?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De verbreding van de Ring is een verhaal dat in deze commissie regelmatig aan bod komt. De heer Cerexhe heeft enerzijds gelijk als hij zegt dat we over dit dossier niet veel weten. Anderzijds is er één ding dat we heel zeker weten: wat de Ring betreft trekt het Vlaams Gewest zich niets aan van het Brussels Gewest en het lacht de Brusselaars en hun regering zelfs in het gezicht uit.

Het memorandum of understanding kwam hier op 4 mei voor het laatst ter sprake, net na de paasvakantie. Tijdens die vakantie had Vlaams minister Weyts zijn plannen breed in de pers uitgesmeerd, zonder dat de Brusselse regering daar ook maar bij betrokken was. Dat was schandalig. Toch was u er toen nog steeds van overtuigd dat kort daarna het memorandum of understanding een feit zou zijn. Daarna bleef het stil over het memorandum of understanding. Hopelijk kunt u ons er vandaag meer over vertellen. Als dat niet het geval is, dan vrees ik dat er niet veel meer van in huis zal komen.

Ook uit de informatie op de website werkenaandering.be blijkt duidelijk dat de Vlaamse regering niet bepaald naar veel 'understanding' streeft. Ze zet op die website de hele verbreding tot in de kleinste details uiteen. Het geheel geeft niet de indruk dat er ook nog maar enige marge is om af te wijken of af te zien van de werkzaamheden.

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is het altijd duidelijk geweest dat er alleen te praten valt over een verbreding van de Ring als die tot een verbetering van de luchtkwaliteit in het gewest leidt, als de Brusselse mobiliteit erop vooruit gaat en als de verbreding bovendien de Brusselse economie stimuleert.

De voorbije maanden is telkens opnieuw gebleken dat een verbreding van de Ring geen enkele verbetering op die drie vlakken zal brengen. Daarom kan het Brussels Gewest het onder geen

Pouvons-nous disposer de l'étude Musti réalisée à ce sujet ?

Quel est le calendrier des concertations prévues avec votre homologue Ben Weyts ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *L'élargissement du ring est régulièrement évoqué dans cette commission. Comme le souligne M. Cerexhe, on ne sait finalement pas grand-chose de ce dossier. La seule certitude, c'est que la Flandre ne se soucie pas le moins du monde de la Région bruxelloise et se paie la tête des Bruxellois et de leur gouvernement.*

Le memorandum of understanding a été évoqué la dernière fois le 4 mai, juste après les vacances de Pâques. Au cours de celles-ci, le ministre Weyts s'était étalé dans la presse sur ses plans, sans y associer le gouvernement bruxellois. C'est scandaleux. Vous étiez pourtant convaincu que le memorandum of understanding serait concrétisé peu après. Il n'en a rien été. J'espère que vous pourrez nous en dire un peu plus aujourd'hui.

Il ressort du site web werkenaandering.be que le gouvernement flamand ne cherche aucune conciliation. Le projet d'élargissement y est expliqué dans ses moindres détails. Rien ne donne l'impression qu'il est possible de modifier ou de renoncer aux travaux.

Pour le parlement bruxellois, il a toujours été clair que l'élargissement du ring était envisageable pour autant qu'il contribue à améliorer la qualité de l'air et la mobilité, ainsi qu'à stimuler l'économie bruxelloise. Ces derniers mois, il est apparu qu'il n'apportera aucune amélioration dans ces domaines. La Région ne peut donc approuver ce projet sous aucun prétexte.

Dans l'intervalle, la Région flamande présente les choses comme si ses relations avec la Région bruxelloise étaient parfaitement harmonieuses. Sur le site, à la rubrique des questions fréquentes, on peut lire que les autorités bruxelloises ont participé à l'étude environnementale préliminaire et au choix des effets environnementaux examinés, de même que contribué à la sélection des méthodes d'étude et à l'étude d'incidences sur la mobilité.

beding met de verbreding van de Ring eens zijn.

Tegelijkertijd doet het Vlaams Gewest wel alsof de relaties met Brussel koek en ei zijn. Tussen de veelgestelde vragen op de website staat zelfs: "Is er overleg geweest met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het dossier in verband met de Ring rond Brussel?" Het antwoord is dan dat de Brusselse instanties inspraak kregen in het voorbereidende milieuonderzoek, dat ze mee beslisten welke milieueffecten onderzocht werden, meehielpen bij het kiezen van de onderzoeksmethodes en het onderzoeken van de mobiliteitseffecten, waaronder de gekozen herinrichting met parallelle banen.

Het Vlaams Gewest doet uitschijnen dat de Brusselse regering vol enthousiasme meewerkt aan de verbreding van de Ring en dat het Vlaams Gewest steeds naar ons toegekomen is om raad te vragen en dat het Brussels Gewest zijn instructies meedeelde. In de praktijk was de Brussels regering zeer kritisch. Er werden veel vragen gesteld en meer garanties gevraagd alvorens mee in het verhaal te stappen. Hier doet men echter alsof de Brusselse regering mee vragende partij was om de Ring uit te breiden. Dat is volksverlakkerij.

Als we dan uiteindelijk naar het schema kijken, zouden we kunnen besluiten dat er toch enkele positieve elementen zijn voor het Brussels Gewest, zoals de nieuwe trams, de fietsnelwegen en de nieuwe verbinding met Brussel. Als we de uitrol bestuderen, zien we dat die elementen er pas komen op het ogenblik dat het Vlaams Gewest al lang bezig is met de verbreding van de Ring. De zaken die het Vlaams Gewest op korte termijn zou kunnen doen om de situatie in en rond het Brussels Gewest te veranderen en die de Ring zelfs zouden kunnen ontlasten, zal het Vlaams Gewest pas realiseren wanneer het de Ring zal verbreden. Dat lijkt een beetje op chantage. Dat is beneden alle peil.

Welke contacten zijn er geweest met het Vlaams Gewest? Hoe is de verhouding met het Vlaams Gewest? Wanneer komt dat "memorandum of understanding" er? Hoe zal de Brusselse regering haar standpunten duidelijk maken aan het Vlaams Gewest en ze ook doorduwen?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

La Région flamande laisse entendre que le gouvernement bruxellois collabore avec enthousiasme à l'élargissement du ring et que les autorités bruxelloises sont systématiquement consultées. En réalité, le gouvernement bruxellois a été très critique. Il a posé de nombreuses questions et demandé davantage de garanties avant de s'engager dans le processus. On veut faire croire que le gouvernement bruxellois était demandeur de l'élargissement du ring. C'est une duperie !

À la lecture du projet, on pourrait déduire que l'élargissement du ring comporte des avantages pour Bruxelles, comme la création de nouvelles lignes de trams et de pistes cyclables et une nouvelle connexion. Leur mise en œuvre n'interviendra toutefois qu'après l'élargissement du ring. Cela ressemble à du chantage.

Quels contacts avez-vous eus avec la Région flamande ? Comment sont vos rapports ? Quand le memorandum of understanding sera-t-il réalisé ? Quand la Région exposera-t-elle clairement ses points de vue à la Flandre pour les faire valoir ?

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gaat niet om een verbreding van de Ring, maar om een optimalisering, waarbij de Vlaamse regering het doorgaand verkeer en het verkeer dat Brussel als bestemming heeft van elkaar wil scheiden, zodat iedereen vlotter en veiliger op zijn bestemming geraakt. Ik ben blij dat Vlaanderen nog het lef heeft om te kiezen voor investeringen in de infrastructuur rond Brussel.

We leven middenin een logistiek knooppunt. De wegen in Brussel, België en Vlaanderen worden heel veel gebruikt. Ons land telt een aantal grote havens waar heel veel goederen per schip aankomen. Die goederen moeten vervolgens naar het achterland worden gebracht. Het is een goede zaak dat Vlaanderen investeert in het logistieke knooppunt dat de Brusselse Ring is. Als het verkeer vlotter verloopt en bovendien meer gespreid wordt, dan heeft dat een ontradend effect op het sluipverkeer, wat dan weer goed is voor het centrum van Brussel.

Ik vind de opmerking van de heer Cerexhe stuitend. Hij sleurt er opeens de luchtvervuiling en de lage-emissiezone bij, alsof het Brussels Gewest het allereerste gewest was om een lage-emissiezone in te voeren. Weet hij eigenlijk wel wat er in de andere gewesten gebeurt?

Hoever staat het Brussels Gewest trouwens met de groene autofiscaliteit? Die werd hier nog steeds niet ingevoerd. Het Brussels Gewest hoort zich echt niet op de borst te kloppen, omdat het de luchtvervuiling zo goed aanpakt. Vlaanderen staat daarmee veel verder.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U moet het filmpje eens bekijken dat de Vlaamse regering op de website werkenaandering.be heeft gezet. Als dat geen verbreding, maar een optimalisering moet illustreren, dan moet de Vlaamse regering haar grafisch ontwerper zijn werk laten overdoen, want ik zie er aan beide zijden toch drie rijstroken bijkomen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het memorandum wordt nog opgesteld. Wij hopen binnen de komende maanden tot een akkoord te komen. De twee ministers-presidenten moesten*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Il ne s'agit pas d'un élargissement, mais d'une optimisation du ring, par laquelle le gouvernement flamand entend séparer le trafic de transit du trafic vers Bruxelles, pour que chacun atteigne plus rapidement sa destination, en toute sécurité. Je suis heureuse que la Flandre ait encore l'audace d'investir dans ce nœud logistique qu'est le ring de Bruxelles.*

La remarque de M. Cerexhe est choquante, car elle sous-entend que la Région bruxelloise est la toute première à instaurer une zone de basse émission (ZBE). Est-il informé de ce qui se passe dans les autres régions ?

Où en est la Région bruxelloise dans l'adoption d'une fiscalité automobile verte ? Elle n'a aucun motif d'autosatisfaction, car la Flandre est beaucoup plus avancée dans la lutte contre la pollution atmosphérique.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Dans le petit film que le gouvernement flamand a posté sur le site werkenaandering.be, il est très clair qu'il s'agit d'un élargissement et pas d'une optimisation du ring.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout d'abord, le mémorandum est encore en cours de rédaction. Ben Weyts et le ministre-président doivent conclure. Nous espérons parvenir à un accord dans

voor de zomer met elkaar contact opnemen. Ik blijf hoopvol.

Wat de heraanleg van de Ring betreft, heeft men het steeds meer over optimalisering. Ik denk dat in Brussel niemand voorstander is van een verbreding. Zich principieel verzetten tegen de heraanleg is idioot, omdat er op de Ring veel ongelukken gebeuren, er vaak files staan en er veel luchtvervuiling geproduceerd wordt. Iedereen is het er over eens dat de huidige situatie niet optimaal is.

Het voorgestelde project van heraanleg zou enkel een optimalisering mogen zijn. Het zou deel moeten uitmaken van een mobiliteitsbeleid voor Brussel en de Rand die ook onder druk staat.

In Vlaanderen wordt momenteel een effectenstudie afgerond. Wij zullen die zorgvuldig analyseren en vervolgens een standpunt innemen. Indien nodig zullen wij een tegenanalyse laten uitvoeren.

Wat het GEN betreft, ben ik het eens met de heer Cerexhe. De NMBS stelt momenteel een vervoerplan en een investeringsplan op.

Uiteraard verdedigen wij het Brussels standpunt en proberen wij de federale beslissing te beïnvloeden. De regering en het parlement hebben ervoor gekozen om een constructieve dialoog te voeren.

Laten we het hebben over het Brabantnet van De Lijn.

(verder in het Nederlands)

Het gewest is uiteraard voorstander van het Brabantnet. Dat moet aangesloten worden op het openbaarvervoernet van Brussel. Zoals u weet, is Brussel volop bezig met de plannen. Ik heb al uitgelegd dat het Heizelplateau een knooppunt van het tramnetwerk wordt. De vergunningsaanvraag daarvoor is ingediend.

(verder in het Frans)

We hebben de vergunning al uitgereikt voor het tramnetwerk op het Heizelplateau om de verbinding te kunnen maken met lijn 3 vanaf Esplanade naar de Heizel en met tram 9 van de Dikke Beuklaan naar de Heizel. Tram 7 is er al. Ook de verbinding met parking C en het

les mois à venir. Les deux ministres-présidents devaient prendre contact avant l'été. Optimiste comme je suis, je garde espoir que l'on y arrive.

Par ailleurs, en ce qui concerne le réaménagement du ring, on parle davantage d'optimisation du ring. Je pense qu'à Bruxelles, personne n'est favorable à un élargissement pur et simple. Personnellement, j'y suis opposé. En revanche, si l'on parle d'un réaménagement, s'y opposer par principe est un peu idiot puisque le ring connaît de nombreux accidents ainsi que de très fréquents embouteillages et produit une pollution importante. Sa configuration actuelle n'est pas optimale, chacun semble s'accorder sur ce point.

Quant au projet proposé, il ne peut s'agir que d'un réaménagement en vue d'une optimisation. Il doit donc faire partie d'une vraie politique de mobilité dans Bruxelles et à son pourtour, y compris dans le Brabant flamand, dont le réseau secondaire connaît également beaucoup de pression.

Pour le moment, en Flandre, une étude d'incidences est en cours et est presque terminée. Nous analyserons avec soin les chiffres contenus dans cette étude d'incidences et nous prendrons ensuite position. Je n'en dirai pas plus aujourd'hui puisque la procédure est encore en cours. Nous procéderons éventuellement à une contre-analyse si nécessaire.

Je suis évidemment d'accord avec ce que dit M. Cerexhe sur le RER. Une réunion est encore prévue prochainement. La SNCB est en train d'élaborer un plan de transport et un plan d'investissement. Nous avons avec elle des réunions bilatérales, multilatérales...

Évidemment, nous défendons la position bruxelloise et essayons d'influencer la décision fédérale. Le gouvernement et le parlement ont choisi la méthode du dialogue constructif. Nous verrons ce qui arrivera sur la table dans les prochaines semaines.

Passons à la question du Réseau Brabant de De Lijn.

(poursuivant en néerlandais)

La Région bruxelloise est partisane du projet de Réseau Brabant et de sa connexion avec le réseau bruxellois de transport public. La demande de

Brabantnet is gepland op die plaats.

(verder in het Nederlands)

Dat betekent dat in 2019 de infrastructuurwerkzaamheden voor het tramnetwerk op het Brussels grondgebied gerealiseerd zullen zijn, zodat het Brabantnet kan aansluiten. Het is evenwel de vraag hoever Vlaanderen staat met het Brabantnet.

(verder in het Frans)

Vlaanderen wil in een eerste fase trambussen laten rijden op het Ringtracé tussen de Heysel, Vilvorde en Zaventem. Dat is beter dan niets, maar een tram lijkt mij een betere optie in het begin. Ook de verlenging van tram 62 naar Brussels Airport maakt deel uit van het project, maar die werken moeten worden uitgevoerd door het Vlaams Gewest. Die van het Brussels Gewest zijn al klaar.

(verder in het Nederlands)

Het Brussels Gewest zal alles in het werk stellen om tegen 2019 klaar te zijn met de werkzaamheden aan het tramnetwerk. Hopelijk doet het Vlaams Gewest dat ook voor het Brabantnet.

Ook belangrijk in dit debat is dat we op korte termijn voorstellen kunnen doen, bijvoorbeeld om een snelheidsbeperking in te voeren op de Ring.

(verder in het Frans)

Vlaanderen heeft daar bezwaar tegen. Wij pleiten voor 100km/u, zoals in alle andere Europese steden. 120km/u is echt te veel! Zo'n hoge snelheid creëert files, problemen voor de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, enzovoort.

Een heraanleg van de Ring kan enkel in een globaal plan passen, waarover het Vlaams Gewest met ons overleg moet plegen.

(verder in het Nederlands)

De heer Delva heeft heel wat vragen gesteld over de oprichting van De Werkvennootschap. Voor alle duidelijkheid, de Brusselse regering was daar niet bij betrokken. De wijze waarop een gewest een beheerstructuur opricht voor de uitvoering van infrastructuurwerkzaamheden op zijn grondgebied,

permis a été introduite pour le plateau du Heysel, qui deviendra un point nodal du réseau de tram.

(poursuivant en français)

Nous n'allons pas nous arrêter là. Nous avons déjà délivré le permis pour le réseau du tram sur le plateau du Heysel afin d'opérer la connexion avec le prolongement de la ligne 3 de l'Esplanade vers le Heysel et avec l'arrivée du tram 9 de l'avenue de l'Arbre Ballon vers le Heysel. Le tram 7 est déjà là. La connexion avec le parking C et le Brabantnet est également prévue à cet endroit.

(poursuivant en néerlandais)

Les travaux d'infrastructure pour le réseau de tram bruxellois seront donc réalisés en 2019, ce qui permettra la connexion avec le Réseau Brabant. Espérons que, de son côté, la Flandre aura également bien avancé.

(poursuivant en français)

La Flandre pense dans un premier temps installer des lignes de tram-bus sur le tracé du ring entre le Heysel, Vilvorde et Zaventem. C'est évidemment mieux que rien, mais prévoir un tram dès le début serait une meilleure option selon moi, au lieu de passer par la phase plus compliquée du tram-bus. Dans le même ordre d'idées, la prolongation du tram 62 jusqu'à l'aéroport de Bruxelles National fait aussi partie du projet, mais les travaux doivent désormais être opérés par la Région flamande, puisque du côté bruxellois, ils ont déjà été réalisés.

(poursuivant en néerlandais)

La Région bruxelloise mettra tout en œuvre pour que les travaux sur le réseau de tram soient terminés en 2019. Nous espérons que la Région flamande fera de même pour le Réseau Brabant.

Dans ce débat, il est également important de pouvoir faire des propositions à court terme, par exemple pour instaurer une limitation de vitesse sur le ring.

(poursuivant en français)

Je dois bien constater que, du côté flamand, il y a une objection à la limitation de la vitesse. Cela fait partie des choses que nous essayons de mettre sur

behoort tot zijn autonomie. We zouden ook niet graag hebben dat Vlaanderen opmerkingen maakt over de organisatiewijze in Brussel.

In het kader van het memorandum of understanding zal deze beheerstructuur wel aan bod komen. Het is momenteel niet duidelijk wat De Werkvennootschap inhoudt. Ik heb de teksten gelezen. De beheerstructuur lijkt op een BAM voor Brussel. De vraag is hoe dat Europees geregeld is. Als de Vlaamse overheid echter efficiënter wil werken en daarom een structuur opricht voor het Brabantnet en voor de werkzaamheden aan de Ring, dan kan het Brussels Gewest daar niet tegen zijn.

Wij delen het Brussels standpunt duidelijk mee aan Vlaanderen.

(verder in het Frans)

Unilateraal handelen zal een akkoord met het Brussels Gewest niet bevorderen. Onze regering moet constructief blijven zonder naïef te zijn. De resultaten van het effectenrapport zijn een belangrijke stap. Ondertussen werken we samen met de minister-president verder aan het dossier.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Uw uitspraken over een herinrichting van de Ring verheugen mij. Niemand in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is voorstander van een loutere verbreding van de Ring, want die zou weinig nut hebben.

Het gaat echter ook niet op om te beweren dat de

la table. Cela doit être 100km/h, comme dans toutes les villes européennes, car 120km/h, c'est une aberration ! Une telle vitesse pose des problèmes de fluidité, d'embouteillages, de sécurité routière, de qualité de l'air... Une limitation est souhaitable. J'espère que cela sera bien compris.

Un projet de réaménagement du ring ne peut que s'inscrire dans un projet global, pour lequel la Région flamande doit entrer en concertation avec nous.

(poursuivant en néerlandais)

M Delva, le gouvernement bruxellois n'a pas été associé à la création de la Werkvennootschap. Une Région est en effet libre de décider en toute autonomie de la manière dont elle crée un organe de gestion chargé d'exécuter des travaux d'infrastructure sur son territoire.

Il sera question de cet organe de gestion dans le cadre du memorandum of understanding. Pour l'instant, il est difficile de savoir ce que la Werkvennootschap recouvre et comment les choses sont réglées au niveau européen. En tout état de cause, nous ne pouvons pas nous opposer à cette décision des autorités flamandes.

Nous avons cependant clairement exprimé notre position à la Flandre.

(poursuivant en français)

Selon moi, il n'est pas très malin d'agir de manière unilatérale. Une telle attitude ne favorisera pas la conclusion d'un accord avec notre Région. Notre gouvernement doit rester constructif, mais sans être naïf. Les résultats de l'étude d'incidences constitueront une étape importante. Entre-temps, nous continuons de travailler sur ce dossier avec le ministre-président.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Personne au sein de ce parlement ne défend l'option d'un simple élargissement du ring, qui aurait peu d'intérêt.*

Cependant, il ne s'agit pas non plus de prétendre que le ring actuel est une bonne chose, car il est

Ring goed is zoals hij nu is. Door de talloze weefbewegingen vinden er op de Ring veel ongevallen plaats. Het is dan ook niet minder dan onze plicht om na te denken over de toekomst van de Brusselse Ring.

De meningen zijn uiteraard verdeeld, dat is nu eenmaal eigen aan de politiek. Ik juich het echter toe dat de bereidheid er is om aanpassingen door te voeren aan deze heel belangrijke weg, waar nu te veel ongevallen gebeuren.

Ik sta achter het idee van De Werkvennootschap en ik hoop ook dat de structuur werkt. Het is goed als De Werkvennootschap zich alleen bezighoudt met projecten in het Vlaams Gewest. Er bestaan echter ook een aantal dossiers waarbij over de grenzen van de gewesten heen gewerkt wordt, bijvoorbeeld in het geval van het Brabantnet of van de Brusselse Ring. Het zou dan ook niet slecht zijn als De Werkvennootschap toegankelijk zou zijn voor operatoren uit andere gewesten. Dat ligt niet voor de hand, maar het mag toch niet zonder meer worden uitgesloten.

Over het Brabantnet, en in het bijzonder het Brusselse gedeelte ervan, hadden we voor het zomerreces nog een aantal interessante debatten. U legde toen gedetailleerd uit hoe u de toekomst van de Heizelvlakte ziet, onder meer als tramknooppunt.

Liggen de trajecten van het Brabantnet op het grondgebied van het Brussels Gewest vandaag al helemaal vast? Kunnen we in dat geval de plannen krijgen? Als dat niet het geval is, wanneer verwacht u dan over de plannen te beschikken?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik vraag me af u lijdt aan het Stockholmsyndroom, want u hebt het taalgebruik van de Vlaamse regering al overgenomen. Die heeft het immers over een optimalisatie van de Ring in plaats van over een verbreding. Het gaat nochtans om extra rijstroken. Ik zou liever hebben dat u klare taal spreekt en erkent dat het Vlaams Gewest het Brussels Gewest voor de gek houdt en dat u daar niets aan kunt doen.*

terriblement accidentogène. Nous avons donc l'obligation de réfléchir à son avenir.

Les opinions divergent sur la question, mais c'est là le propre de la politique.

Je suis favorable à l'idée de la Werkvennootschap et cela ne me dérange pas qu'elle se limite à des projets en Flandre. Ce serait toutefois une bonne chose qu'elle soit accessible à des opérateurs d'autres Régions pour des dossiers transrégionaux, comme ceux du Réseau Brabant ou du ring.

Avant les vacances parlementaires, nous avons encore eu d'intéressants débats sur le Réseau Brabant et son tronçon bruxellois, au cours desquels vous avez détaillé votre vision future du plateau du Heysel.

Les trajets du Réseau Brabant sur le territoire bruxellois sont-ils tout à fait fixés ? Si c'est le cas, pourrions-nous consulter ces plans ? Dans le cas contraire, quand pensez-vous pouvoir en disposer ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ignore si c'est un aveu d'impuissance que vous nous faites ou si vous êtes victime du syndrome de Stockholm. J'en veux pour preuve le fait que vous avez adopté la novlangue du gouvernement flamand, qui parle désormais d'un réaménagement ou d'une optimalisation du ring plutôt que d'un élargissement. Pourtant, il s'agit bien d'ajouter des bandes de circulation. J'aurais pu entendre le mot "optimalisation" si l'on avait redécoupé le ring autrement et si l'on avait créé une petite bretelle du

U geeft een belachelijk antwoord. Maatregelen om mensen die nu via de Ring naar Brussel komen te stimuleren om de tram of de fiets te nemen of te carpoolen, zou ik toejuichen, maar die worden niet genomen. De wegcapaciteit wordt verhoogd en er komen tramverbindingen bij. Het gaat dus niet om een modal shift, maar om meer verkeer.

Misschien is het u ontgaan, maar zeventuizend ondernemingen zijn uit Brussel weggetrokken naar Vlaams- en Waals Brabant, iets wat ik enkele jaren geleden al voorspelde.

(Opmerkingen van de heer De Bock)

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Dat is omdat er geen metro ligt.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Een metro betekent nog niet dat er goede verbindingen op het Brusselse grondgebied zijn. De metro komt vooral verkeer van en naar Brussel ten goede, als er P+R's liggen.*

Dat we niets in de pap te brokken hebben, zoals uit uw antwoord blijkt, is erg verontrustend. Terwijl de onderhandelingen over wat u de optimalisatie

fait que telle bande aurait été désormais réservée à tel ou tel usage.

Ici, on n'est pas du tout dans cette configuration, puisqu'on augmente purement et simplement la capacité routière. Cessons de nous faire prendre des vessies pour des lanternes. J'entends bien votre sentiment d'impuissance, le fait que vous vous rendez compte que le gouvernement flamand se moque de Bruxelles et que vous ne pouvez que dire que ce n'est finalement pas si mal. Je préférerais alors que vous reconnaissiez que la Région flamande se paye la tête de Bruxelles et que vous êtes sans moyen pour l'en empêcher. Cela aurait le mérite d'être clair.

En revanche, votre réponse est risible. Prendre des mesures pour que des personnes qui viennent actuellement à Bruxelles par le ring prennent désormais le tram, le vélo ou fassent du covoiturage, ce serait très positif et j'applaudirais des deux mains. Mais ce n'est pas ce qu'on va faire. On va augmenter la capacité routière tout en ajoutant des trams. En l'espèce, il ne s'agit donc pas du tout de faire un changement modal, mais bien d'augmenter encore davantage les flux.

Peut-être que vous l'ignorez mais je tiens à rappeler que 7.000 entreprises ont quitté Bruxelles pour s'installer dans les deux Brabant. J'avais prédit il y a quelques années déjà que cet exode nous pendait au nez si on ne résolvait pas rapidement les problèmes de mobilité intrabrugeoise, tant pour les navetteurs que pour les Bruxellois. Si les déplacements à Bruxellois restaient à ce point compliqués, cet exode, tant des entreprises que des habitants, se poursuivrait. Et c'est exactement ce qui se passe aujourd'hui.

(Remarques de M. De Bock)

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- C'est parce qu'il n'y a pas de métro.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cela ne va pas offrir un maillage dans Bruxelles. Ce sont précisément les gros flux entrants et sortants qui profitent du métro s'il y a des parkings de dissuasion. Vous avez beau avoir l'air dubitatif, c'est pourtant ainsi. J'ai sans doute un peu plus de pratique que vous en la matière.

Ce que vous nous racontez, Monsieur le ministre,

van de Ring noemt, verdergaan, kondigt de Vlaamse regering de start van de werkzaamheden aan. Ik vraag me echt af wat we nog kunnen bereiken.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- Een significatieve toename van het aantal rijstroken heeft meer weg van een uitbreiding dan van een optimalisering van de Ring.

Wij mogen ook de economische gevolgen niet onderschatten. Een tiental jaar geleden stelde het Vlaams Gewest het Startplan op voor de economische ontwikkeling van de as Zaventem-Antwerpen. De uitbreiding van de Ring maakt daar deel van uit. Ik heb altijd gepleit voor de economische ontwikkeling van die zone, maar wij moeten ons hoeden voor concurrentie tussen Brussel en de Rand. Vroeger telde vooral het fiscaal aspect. Vandaag houden de bedrijven ook rekening met de bereikbaarheid en de mobiliteit bij de keuze van hun vestigingsplaats.

Ik ben het niet eens met mevrouw Delforge. Het Brussels Gewest moet een vergunning voor een deel van de Ring uitreiken. Vlaanderen is dus verplicht om met ons te praten.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Is de regering bereid om de vergunning te weigeren?

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- Ik denk niet dat er al een vergunningsaanvraag is ingediend.

est assez inquiétant : en gros, nous n'avons rien à dire. Pendant que vous annoncez que les négociations sur ce que ce que vous appelez une "optimisation" du ring se poursuivent, le gouvernement flamand annonce le début des travaux, calendrier à l'appui. Je me demande vraiment ce que nous pourrions obtenir vu la situation.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Selon moi, une augmentation significative du nombre de bandes de circulation ressemble davantage à un élargissement qu'à une simple optimisation du ring.

Au-delà des effets sur l'environnement et la santé, il faut aussi considérer les conséquences économiques. J'invite les commissaires à relire le Plan Start élaboré par la Région flamande il y a déjà une dizaine d'années. Il prévoit le développement économique de l'axe Zaventem-Anvers en dehors de la Région bruxelloise, et l'élargissement du ring en fait partie. Vous savez combien j'ai plaidé pour le développement économique de cette zone, mais attention au phénomène de concurrence, en termes d'implantation d'entreprises, entre la Région bruxelloise et sa périphérie. Auparavant, c'était le différentiel fiscal qui importait ; désormais, l'accessibilité et la mobilité sont des éléments fondamentaux dans le choix d'implantation d'une entreprise.

Je ne partage pas l'avis de Mme Delforge. Il se peut que la Région flamande adopte une attitude conquérante dans ce dossier, sans guère nous consulter, mais il serait bon de lui rappeler que, pour une petite partie du ring, c'est la Région bruxelloise qui devra délivrer un permis. Nous sommes donc des interlocuteurs obligés, dans ce dossier, et la Région flamande devra se mettre autour de la table.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Monsieur le ministre, le gouvernement est-il prêt à émettre un refus de permis ?

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je pense qu'il n'y a pas encore eu de demande de permis, Madame Delforge.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Momenteel zit Vlaanderen nog maar in het stadium van het milieueffectenrapport.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben blij dat er eens een regering is die een timing bekendmaakt. Iedereen vindt het blijkbaar ongelooflijk dat 2019 wordt voorgesteld als deadline. Ik roep de minister op om ook naar buiten te komen met zijn plannen, met een timing en deadlines. Dan zal het Brussels Gewest de concurrentie aankunnen en vooruitgang boeken in zijn dossiers.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat de timing betreft, mevrouw Van Achter, wil ik nog zien of de Vlaamse regering daarvoor geld heeft.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

(verder in het Frans)

Bovendien zullen de werkzaamheden op de Ring niet eenvoudig te organiseren zijn.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat belet u niet om een timing bekend te maken. Dat verwachten we van u.

De heer Pascal Smet, minister.- Er was een timing voor het Woluwedal in Zaventem. U ziet hoe het daarmee gaat. Hoeveel maanden zijn de werkzaamheden daar al bezig? De Vlaamse regering weet niet wat er daar gebeurt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- We krijgen niet eens een kopie van uw investeringsplan. We weten niet wat uw timing is. Ik roep u op om ook deadlines mee te delen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb daarover geen publieke verklaringen gedaan, omdat dat dat nergens toe leidt. Ik weet dat u graag de ambassadrice van de N-VA-ministers bent, maar een beetje bescheidenheid is op zijn plaats.

M. Pascal Smet, ministre.- Monsieur le président, je sais qu'on se pose beaucoup de questions, mais en Flandre ils en sont encore au stade du rapport d'incidences.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je me réjouis de voir enfin un gouvernement communiquer sur son calendrier. J'invite le ministre à faire également connaître ses projets et son échéancier à l'extérieur, pour que la Région bruxelloise soit en mesure d'affronter la concurrence et d'aller de l'avant dans ces dossiers.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Pour ce qui concerne le calendrier, j'attends de voir si le gouvernement flamand dispose du budget nécessaire.*

(Remarques de M. De Lille)

(poursuivant en français)

Deuxièmement, je pense que les travaux sur le ring ne sont pas quelque chose d'innocent. En termes d'organisation de chantiers, ce ne sera pas aisé.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Cela ne doit pas vous empêcher d'annoncer un calendrier.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Il y avait un calendrier pour le boulevard de la Woluwe à Zaventem, et voyez depuis combien de mois les travaux y sont en cours.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Nous ne recevons même pas une copie de votre plan d'investissement et nous n'avons aucune idée de votre calendrier.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je n'ai pas fait de déclarations publiques à ce propos, car cela ne mène à rien. Vous aimez vous faire l'ambassadrice des ministres N-VA, mais un peu de modestie s'impose.*

(Rumoer)

Ik zal u voortaan de ambassadrice van de Vlaamse regering bij het Brussels parlement noemen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben ambassadrice van de Brusselaars die willen dat de mobiliteit in Brussel op gang komt.

De heer Pascal Smet, minister.- De trajecten van het Brabantnet in Brussel liggen nog niet vast om de eenvoudige reden dat die in Vlaanderen ook nog niet definitief zijn.

Op de tweede vraag in verband met de financiën heb ik geantwoord.

(verder in het Frans)

Tot slot is de milieueffectenstudie nog aan de gang. Dat maakt deel uit van de voorbereidende fase. Het zal dus nog even duren voordat het Vlaams Gewest een bouwvergunningaanvraag indient. Het Vlaams Gewest moet sowieso rekening met ons houden, maar hopelijk gebeurt dat in een sereen klimaat.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "het fiets-GEN en de valorisatie van de spoorwegbermen".

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *Begin juli verscheen in de pers een bericht over het initiatief van een fietser om tijdens de nationale staking over de geasfalteerde weg langs spoorlijn 161 naar Brussel te komen. De Groupe*

(Rumeurs)

À partir d'aujourd'hui, je vous nomme ambassadrice du gouvernement flamand auprès du parlement bruxellois.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je suis l'ambassadrice des Bruxellois qui veulent que la mobilité s'améliore.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Les trajets du Réseau Brabant ne sont pas encore fixés à Bruxelles, pour la simple et bonne raison qu'ils ne le sont pas encore en Flandre non plus.*

J'ai répondu à la deuxième question concernant les finances.

(poursuivant en français)

Troisièmement, une étude d'incidences est en cours. Ils en sont encore à la phase préparatoire. Cela prendra encore du temps avant l'introduction d'une demande de permis de construction, mais nous ne sommes pas naïfs. Ils doivent de toute façon tenir compte de nous mais de grâce, dans le calme.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le RER vélo et la valorisation des talus de chemins de fer".

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Début juillet, la presse a relayé l'initiative d'un cycliste utilisant le chemin longeant la ligne ferroviaire 161 un jour de grève nationale. Cette route asphaltée est à la fois directe et confortable pour les cyclistes.

de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) schaarde zich meteen achter het idee en stelde voor om de weg over zijn volledige lengte voor fietsers open te stellen.

Onlangs lanceerde de Gracq een petitie waarin ze vraagt om een fiets-GEN tussen Ottignies en Brussel en tussen Nijvel en Brussel aan te leggen (langs de lijnen 161 en 124), een voorstel dat de Brusselse regering zou moeten ondersteunen bij de gewestelijke ministers van Mobiliteit en bij federaal minister Bellot.

Die wegen bieden een uitstekende kans om een fiets-GEN naar Brussel uit te bouwen. Als er zo'n fiets-GEN ligt, zullen meer pendelaars met de fiets komen in plaats van met de auto, waardoor de verkeersproblemen in Brussel zullen afnemen.

In het regeerakkoord is opgenomen dat de Brusselse regering met haar partners zal overleggen over de aanleg van een fiets-GEN, waarvoor ook spoorwegbermen in aanmerking komen.

De federale regering en Infrabel wezen op mogelijke gevaren bij het gebruik van die weg door fietsers of voetgangers. De aanleg van een fiets-GEN dat Brussel en zijn ommeland verbindt en langs de spoorweg loopt, is echter in het Brusselse regeerakkoord opgenomen.

Welk standpunt neemt u in tegenover de argumenten van de federale regering en Infrabel enerzijds en van de Gracq anderzijds? Het Brusselse beleid is gericht op een duurzame mobiliteit en houdt systematisch rekening met fietsers. In welke mate wilt u de studie naar en de uitvoering van dit gedurfde maar realistische project steunen? Besprak u het al met de andere gewestministers en de federale minister van Mobiliteit?

Het Brussels Gewest startte met de aanleg van het fiets-GEN in 2012 en de eerste paden werden deze zomer in gebruik genomen. Hoever staat het gewest met dit project, dat tegen 2020 klaar moet zijn? Hoeveel van de vijftien hoofdroutes verbinden Brussel met Vlaanderen? Welke routes worden de komende jaren aangelegd? Trok de regering voor 2016 een jaarbudget van 12 miljoen euro uit? Vindt de stuurgroep de vijftien hoofdroutes nog steeds relevant? Werden er wijzigingen

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) a rapidement marqué son soutien à cette idée en proposant de permettre l'accessibilité du chemin aux vélos sur toute sa longueur.

Plus récemment, le Gracq est allé plus loin en lançant une pétition réclamant la réalisation d'un réseau express régional vélo (RER-vélo) entre Ottignies et Bruxelles, le long de la ligne 161, et entre Nivelles et Bruxelles, le long de la ligne 124. C'est une proposition qui en appelle au bon sens et à la bonne volonté, et que notre Région devrait soutenir auprès des ministres de la Mobilité régionaux, ainsi qu'auprès du ministre M. Bellot.

À mon sens, il s'agit d'une belle opportunité de créer une voie cyclable express pour se rendre à Bruxelles, ce qui permettrait d'encourager davantage de navetteurs à abandonner la voiture au profit du vélo et de contribuer au désengorgement de notre Région.

L'accord de gouvernement prévoit que le gouvernement se concerte avec ses partenaires afin de poursuivre la réalisation d'un réseau RER-vélo. Il prévoit également la valorisation des talus de chemin de fer, afin qu'ils deviennent un mode de déplacement, tant pour les piétons que pour les cyclistes.

En réponse à l'initiative de ce cycliste, il y a eu du côté du gouvernement fédéral et d'Infrabel des réactions invoquant la sécurité et la dangerosité du projet, afin de mettre d'emblée celui-ci sur la touche. Or, la mise en œuvre de pistes cyclables express reliant Bruxelles et sa large périphérie en longeant le chemin de fer fait partie de notre accord de gouvernement bruxellois, comme de notre projet de RER-vélo.

Quelle est votre position par rapport aux arguments invoqués par les uns et les autres : niveau fédéral, Infrabel et Gracq ? Notre majorité défend une vision durable de la mobilité, tenant systématiquement compte de la politique cycliste. Dans quelle mesure êtes-vous prêt à soutenir l'étude et la réalisation de ce projet audacieux et réaliste, tout au bénéfice des navetteurs et des Bruxellois ? Avez-vous déjà eu des discussions sur ce sujet avec vos homologues, ainsi qu'avec le ministre fédéral de la Mobilité ?

aangebracht?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik stelde in juli 2016 zelf een actualiteitsvraag over onder andere het fiets-GEN, de ontwikkeling van het fietsnet en nieuwe verbindingen en opportuniteiten door de trage aanleg van het GEN.*

U vertoonde toen een zekere interesse. Hebt u contact genomen met uw gewestelijke en federale ambtgenoten? Kunt u ons meer vertellen over het tijdelijke gebruik van ongebruikte GEN-tracés als fietsroutes? Dat mag de aanleg van het GEN natuurlijk niet vertragen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De tijdelijke aanleg van een fiets-GEN-verbinding in*

Je souhaiterais profiter de cette actualité pour faire le point sur le projet de RER-vélo, entamé en 2012. Des pistes ont été inaugurées cet été. Quel est l'état d'avancement du projet, dont la finalisation est prévue pour 2020 ? Sur les quinze routes prioritaires, combien relient-elles le territoire bruxellois à la Région flamande ? Quelles routes a-t-il été décidé de mettre en œuvre dans les années à venir ? Le budget affecté en 2016 correspond-il aux 12 millions d'euros annuels ? Le groupe de pilotage estime-t-il que les quinze itinéraires prioritaires sont toujours aussi cohérents et pertinents ? Des modifications sont-elles apparues ?

Discussion

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- En juillet dernier, j'ai moi-même eu l'occasion de poser une question d'actualité sur ce sujet. Au-delà du cas particulier de cette personne, se posait toute la question du RER-vélo, du développement du réseau, de la réflexion sur de nouveaux itinéraires et des nouvelles opportunités liées à la lenteur de la construction du RER. Je m'associe donc aux questions posées par mon collègue sur l'état d'avancement.

À l'époque, vous aviez marqué un certain intérêt pour l'initiative. Avez-vous déjà pris des contacts avec vos homologues régionaux et fédéraux ? En savez-vous un peu plus sur les possibilités d'affectation temporaire des voiries RER actuellement inutilisées ou non aménagées ?

Il ne faudrait évidemment pas que ces aménagements ralentissent la réalisation du RER. La condition sine qua non serait qu'il n'y ait pas de travaux avant quelques années et que l'on puisse donc valoriser les tracés existants. Je serai très attentif à votre réponse concernant l'ensemble des itinéraires identifiés comme prioritaires, leur état d'avancement, leur balisage et la communication autour de ces réalisations.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'aménagement temporaire d'une connexion RER-vélo sur l'assise

de bedding van lijn 161 is een interessant idee. Een hek tussen de sporen en de bedding en tijdelijke toegangswegen zouden volstaan als investering.

De grootste investering, de aanleg van de bedding, is in dit concrete geval immers al gebeurd. Daarom zouden we er zonder grote werkzaamheden over meer dan 20 km een fiets-GEN kunnen aanleggen. Dat zou hoe dan ook maar tijdelijk zijn, want vroeg of laat krijgt lijn 161 vier sporen, en dan is er in die zone geen eenvoudige oplossing voor het fiets-GEN meer voorhanden.

Het voorstel kwam even er sprake in de fiets-GEN-werkgroep, maar dat leidde niet tot een concreet engagement. De beslissing hangt uiteindelijk af van de federale regering en vergt een akkoord van de drie betrokken gewesten. Daarom heb ik in juli een brief gericht aan de federale minister met het voorstel om het Brusselse deel van de tijdelijke aanleg te financieren.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Ik wacht nog op antwoord. Ik heb binnenkort een afspraak met mijn federale collega en mijn gewestelijke ambtgenoten en dan staat dit punt op de agenda.

Het fietsinvesteringsprogramma voor deze regeerperiode is uitgestippeld op basis van een prioriteitsstudie over onder andere het fiets-GEN, gewestelijke fietsroutes (GFR's) en gewestwegen. Die ging over een aantal structuuringrepen langs het fiets-GEN, zoals aan de Kleine Ring, maar ook langs groene wegen en spoorlijnen. Brussel Mobiliteit heeft een jaarlijkse begroting van 12 miljoen euro voor alle projecten rond ietswegen, maar dat bedrag gaat dus niet alleen naar het fiets-GEN.

Concreet komen er de fiets-GEN-routes langs de spoorlijnen 50, 60, 26 en 28. Voor die laatste vindt er al een haalbaarheidsstudie plaats. Leefmilieu Brussel zal een studie wijden aan lijn 26. Aan lijn 60 zijn plaatselijke ingrepen gepland, zoals de verbinding met Vlaanderen van in de Bosstraat.

Voor de ontwikkeling van de spoorbermen moeten we het investeringsplan van de NMBS afwachten.

de la ligne 161 est une idée très intéressante. En effet, l'investissement pour sécuriser cet itinéraire est minime : il suffit d'une clôture de type Heras pour empêcher l'accès aux voies de chemin de fer, et d'assurer un aménagement temporaire des accès, par exemple à la gare de Boitsfort.

Le plus grand investissement - la création de l'assise - existe déjà dans ce cas précis. On pourrait ainsi créer, sans gros travaux, un RER-vélo sur plus de 20km. Il s'agirait de toute façon d'une occupation précaire, le temps de mettre à quatre voies la ligne 161. Le retour sur l'investissement pourrait être assez rapide, comme l'a démontré l'étude RER-vélo en 2012 : en quatre ans, on récupère l'investissement initial même d'une infrastructure lourde. Par contre, après une mise à quatre voies, la question d'une connexion vélo de haut niveau sera de nouveau sur la table, et une solution facile n'existe pas dans cette zone.

La proposition a été brièvement discutée au dernier groupe de pilotage RER-vélo avec les collègues flamands de la Région et de la province, mais aucun engagement ferme n'a été pris. La décision, in fine, dépend du gouvernement fédéral, et nécessite un accord des trois Régions concernées. En conséquence, j'ai écrit en juillet une lettre au ministre fédéral responsable et j'ai proposé de financer les travaux d'aménagement temporaire sur le territoire bruxellois.

(Remarques de Mme Delforge)

Jusqu'à présent, je n'ai pas obtenu de réponse. Comme je vois prochainement mon collègue fédéral et mes homologues régionaux, je l'ai inscrit comme point à l'ordre du jour. Nous pourrions ainsi en discuter de vive voix.

Le programme d'investissements cyclables pour cette législature a été élaboré sur la base d'une étude de priorisation qui incluait les réseaux RER-vélo, des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et des voiries régionales. Il intégrait donc une série d'aménagements situés sur le RER-vélo, comme la Petite ceinture, mais également des voies vertes le long des lignes de chemin de fer. Le budget de Bruxelles Mobilité est de 12 millions d'euros par an, pour tous les projets faisant partie de ce plan, mais également sur les ICR. Il n'est donc pas uniquement affecté au RER-vélo.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Ik apprecieer dat de minister het initiatief genomen heeft om zijn federale collega Bellot snel aan te spreken.*

Een interview in La Libre Belgique laat vermoeden dat hij uw bondgenoot zou kunnen zijn, want hij zegt dat hij inzet op beter overleg met de gewesten en dat er meer nood is aan flexibiliteit in het mobiliteitsbudget, bijvoorbeeld ten voordele van de elektrische fiets.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik moet u helaas ontgoochelen, want een maand geleden zei hij in de media dat hij tegen de uitbouw van fietsvoorzieningen is.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Als de federale minister verklaart voorstander te zijn van de fiets of de elektrische fiets, moet het mogelijk worden om fietsroutes aan te leggen.*

Ik moedig u aan om zo pragmatisch mogelijk te werk te gaan. De Brusselaars hebben nood aan signalen dat het niet gevaarlijk is om in Brussel te fietsen.

Concrètement, les projets de RER-vélo le long du chemin de fer visent les lignes 50 et 60, la ligne 26 et la ligne 28. Pour cette dernière, une étude de faisabilité est en cours avec Beliris. La ligne 26 (entre Moensberg et Delta) sera étudiée par Bruxelles Environnement. Des interventions ponctuelles sont déjà prévues le long de la ligne 60 : connexion avec la Flandre entre la rue du Bois et la limite régionale, interventions dans le cadre du contrat de quartier Bockstael.

Pour le grand développement autour du talus, nous devons attendre le plan d'investissement de la SNCB.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je remercie le ministre pour ses réponses précises. J'apprécie également le fait qu'il ait pris l'initiative de contacter rapidement son collègue au niveau fédéral, le ministre François Bellot.

Une interview de celui-ci par Mathieu Colley dans La Libre Belgique laisse à penser que vous pourriez avoir un allié en sa personne, puisqu'il affirme qu'il a "renforcé l'axe de la concertation avec les Régions". Il déclare ensuite : "Nous avons lancé l'étude de ce qu'on appelle le "budget mobilité" (...). Il faut plus de flexibilité, en faveur par exemple du vélo électrique".

Le ministre Bellot est donc attentif au développement du vélo.

M. Pascal Smet, ministre.- Je dois malheureusement vous décevoir sur ce point. En effet, il y a un mois, il a déclaré dans la presse qu'il était opposé au développement du vélo.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- À partir du moment où le ministre fédéral se positionne en faveur du vélo et du vélo électrique, il faut d'une manière ou d'une autre développer des tracés.

Je vous encourage à faire preuve d'un maximum de volonté et de sens opérationnel. Les Bruxellois ont besoin de signes réguliers leur démontrant qu'il n'est pas dangereux d'enfourcher un vélo à Bruxelles. Il faut leur prouver que les déplacements à vélo sont de plus en plus sécurisés, que le vélo

Ik heb zes jaar geleden vrij radicaal voor de fiets gekozen en ik ken niemand die de fiets definitief afgezworen heeft. Ik zie echter steeds meer mensen die de auto de rug toekeren.

De fiets kent dus toenemend succes, maar dat betekent niet dat we geen steunmaatregelen moeten nemen.

- 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 parkeerplan voor het
stadscentrum en een
parkeergeleidingssysteem in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Voor de zomer stelde Brussel Mobiliteit een parkeerplan voor om de mensen terug naar het stadscentrum te halen, met de slogan 'Shoppen in de stad, zo makkelijk is dat'. Er werd een stadsplan verspreid met de publieke autoparkings in het centrum, de haltes van het openbaar vervoer en de Villostations.

De aanleiding daarvoor was de ontevredenheid van de handelaars in het stadscentrum sinds het autoluw maken van de centrale lanen. Een massale verspreiding van een parkeerplan en een radiospot moesten de mensen opnieuw naar de handelswijken in het centrum krijgen.

Daarnaast laat een goed parkeergeleidingssysteem al een tijdje op zich wachten. U hebt onlangs in de plenaire vergadering op een vraag daarover geantwoord, maar mijn interpellatie is ruimer.

n'est ni un folklore ni un luxe, mais une nécessité qui résulte d'un choix volontaire.

Alors que cela fait six années que j'ai opté de manière radicale pour le vélo, été comme hiver, je ne connais personne qui, un jour, a abandonné définitivement l'option vélo. Par contre, je rencontre de plus en plus de personnes qui abandonnent l'option voiture.

Le vélo est donc un secteur qui connaît un réel développement, mais qui a besoin de soutien et de volonté.

- 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 "le plan du stationnement pour
le centre-ville et le système de
télégationnement dans la Région de
Bruxelles-Capitale".**

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Avant l'été, Bruxelles Mobilité a élaboré un plan de stationnement visant à attirer à nouveau les gens au centre-ville, avec le slogan "Le shopping en ville, c'est facile !". Ce plan répertorie les parkings publics dans le centre, les arrêts des transports en commun et les stations Villo.*

La distribution massive de ce plan de stationnement, accompagnée d'un spot radiophonique, devait répondre à l'insatisfaction des commerçants depuis la piétonnisation des boulevards du centre.

Par ailleurs, un bon système de télégationnement se fait toujours attendre. Un calendrier existe déjà dans ce cadre, mais vous avez déclaré fin avril qu'une actualisation était nécessaire à la suite de la modification du plan de mobilité de la Ville de Bruxelles. De plus, toutes les sociétés de

Er is al een tijdschema voor het parkeergeleidingssysteem, maar eind april zei u dat er een nieuwe studie nodig was omdat er door het gewijzigde mobiliteitsplan van de stad Brussel een actualisering nodig was. Bovendien hadden nog niet alle parkeerbedrijven hun medewerking toegezegd, maar dat zou ondertussen wel gebeurd zijn.

Onlangs vernam ik in de pers dat u voor het parkeergeleidingssysteem een advies van de stad Brussel moet vragen. Blijkbaar is dat nog niet gebeurd en dringt de stad daarop aan, zodat er weer vooruitgang komt in het dossier. Brussel heeft immers echt een parkeergeleidingssysteem nodig.

U zegt regelmatig dat er tijdens de vorige regeerperiode te weinig is gebeurd op het vlak van parkeren in Brussel. Dat is volgens mij zeker niet het geval. Bovendien is deze regeerperiode ook al half voorbij. Het lijkt mij dan ook belangrijk dat u nagaat wat er tot nu toe al is gerealiseerd en hoever het dossier van het parkeergeleidingssysteem staat.

Welke impact hebben het parkeerplan en de bijbehorende radiospot voor het stadscentrum? Bereiken zij hun doel?

Is de studie over het parkeergeleidingssysteem ondertussen afgerond? Wat zijn de conclusies ervan? Het lijkt mij nuttig om die studie in de commissie te bespreken.

Zijn alle parkeerbedrijven bereid om mee te werken? Hoe werden zij bij de studie betrokken?

Hoever staat u met de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunningen en met het advies dat u aan de stad Brussel moet vragen?

Welk budget trekt het gewest uit voor het parkeergeleidingssysteem? Binnen welke perimenter wilt u dat systeem invoeren?

Is de stad Brussel betrokken bij de installatie van het parkeergeleidingssysteem?

Welke maatregelen neemt u in verband met de wijziging van de eindhaltes van de buslijnen 46, 48 en 95?

Er was ook sprake van een kleine elektrische bus in en rond de voetgangerszone. Verdedigt u dat

stationnement n'avaient pas encore apporté leur concours à l'élaboration du système, ce qui devrait, depuis, avoir eu lieu.

J'ai récemment appris dans la presse que vous deviez demander un avis à la Ville de Bruxelles pour le système de téléjalonnement.

Quel est l'impact du plan de stationnement et du spot radiophonique le concernant pour le centre-ville ? Atteignent-ils leur but ?

L'étude relative au système de téléjalonnement est-elle finalisée ? Quelles en sont les conclusions ?

Toutes les sociétés de stationnement sont-elles prêtes à collaborer ? Comment ont-elles été associées à l'étude ?

Qu'en est-il de la demande des permis d'urbanisme et de l'avis que vous devez demander à la Ville de Bruxelles ?

Quel est le budget libéré par la Région pour le système de téléjalonnement ? Dans quel périmètre comptez-vous l'introduire ?

La Ville de Bruxelles est-elle associée à l'installation du système de téléjalonnement ?

Quelles mesures prenez-vous concernant la modification des terminus des lignes de bus 46, 48 et 95 ?

Il était également question d'un petit bus électrique pour le piétonnier. Défendez-vous toujours ce projet ? Est-ce un projet de la Ville de Bruxelles ou de la Région ? Comment évolue-t-il ?

project nog steeds? Is dat een project van de stad Brussel of van het gewest? Hoe evolueert het?

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Op 29 april 2016 deelde u mee dat er een laatste studie over het parkeergeleidingssysteem gestart was. Doel was om bepaalde gegevens bij te werken na de wijziging van het mobiliteitsplan van Brussel-Stad. De resultaten van die studie zouden eind juni bekend zijn en het systeem zou in het najaar in werking treden.*

U vermeldde dat Brussel in de loop van volgend jaar over een volledig parkeergeleidingssysteem zou beschikken, maar het gaat uiteindelijk maar om een beperkte perimeter, namelijk de Vijfhoek, de Kleine Ring en de voornaamste toegangswegen.

Hoe ver staat het dossier? Wanneer gaat de installatie van het parkeergeleidingssysteem van start? Welk tijdsplan is er voor de verschillende fasen vastgesteld? Hoeveel zal de installatie kosten? Hoeveel borden zullen er geplaatst worden?

Komt er een app of een link in real time op de website van Brussel Mobiliteit? Hoeveel zal dat kosten?

Hoe zit het met de parkeergeleiding buiten de Vijfhoek? Komt er een informatiesysteem aan de grenzen van het gewest en in de gemeenten buiten de Vijfhoek die ook over parkings beschikken? Vond er contact plaats met bepaalde gemeenten?

Zal hetzelfde systeem ingezet worden voor de overstapparkings? Zo ja, wanneer zal het parkeergeleidingssysteem voor die parkings in werking treden?

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le 29 avril dernier, vous annoncez qu'une ultime étude relative à l'installation d'un système de téléjalonnement était en cours, actualisant une série de données suite, notamment, à la modification du plan de mobilité de la Ville de Bruxelles, et incluant toutes les sociétés de parking qui n'avaient pas encore manifesté leur intention de participer au système. Vous ajoutiez que cette étude devait être clôturée en juin et que seraient demandés les permis d'urbanisme avec, en principe, l'installation du système à Bruxelles dès l'automne 2016. Vous concluiez en disant que Bruxelles disposerait d'un système de téléjalonnement complet dans le courant de l'année prochaine.

Cependant, il ne s'agit que d'un périmètre réduit, puisque vous avez expliqué que le système ne serait installé que dans le Pentagone, sur la Petite ceinture, dans les parkings des environs et sur les principales voies d'accès. On ne doit pas donc attendre, sur la base de ces éléments, de développements sur l'ensemble de la Région.

L'automne étant entamé, je souhaiterais faire le point avec vous sur ce dossier. Quand débutera l'installation de ce téléjalonnement ? Quel est le calendrier précis des différentes étapes de l'installation du système ? Quel est le coût total de l'installation et combien de panneaux a-t-on prévu d'installer ?

Ce système intègre-t-il également un développement d'applications pour smartphones ou un relais en temps réel sur le site de Bruxelles Mobilité ? Si oui, quel est le coût de ce développement ?

Qu'en est-il d'un système de téléjalonnement au-delà du Pentagone ? A-t-il été prévu de déployer un système d'information aux entrées de Bruxelles et dans les communes situées en dehors du Pentagone où se trouvent également des parkings ? Des contacts ont-ils été pris avec certaines communes ?

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- We hebben het al vaak over het parkeergeleidingssysteem gehad. Voor autobestuurders die niet vertrouwd zijn met onze stad is dat - ondanks de gps - geen overbodige luxe. De parkeergeleidingssystemen werden tijdens de vorige regeerperiode door uw voorgangster aangekocht, maar nog niet gebruikt.

We moeten autobestuurders niet langer in de stad laten rondrijden dan strikt noodzakelijk is. Ik denk daarbij niet alleen aan de luchtkwaliteit, maar ook aan de problemen die er zijn geweest met de tunnels en die tot veel onbegrip hebben geleid.

U kondigde aan dat het parkeergeleidingssysteem in het najaar geïnstalleerd zou worden, na een zoveelste studie die voor de zomer nog afgerond moest worden. Nadien zou u dan de bouwvergunningen aanvragen.

Intussen heb ik vernomen dat een medewerker van uw kabinet de handelaarsvereniging van Brussel-centrum gecontacteerd heeft om aan te kondigen dat de bouwvergunning voor de plaatsing van een parkeergeleidingssysteem werd ingediend bij de stad Brussel. Navraag bij de administratie van de stad Brussel leert ons echter dat er midden september nog steeds geen enkele aanvraag voor een bouwvergunning voor een parkeergeleidingsbord ingediend werd.

Ik beseft dat er al initiatieven genomen werden, zoals de kaart met parkeermogelijkheden die verspreid werd. Een permanent systeem van dynamische parkeergeleidingsborden is echter een veel efficiëntere oplossing om mensen naar de juiste plaats te leiden. Een goed functionerend parkeergeleidingssysteem had in elk geval een deel van de enorme verkeersproblemen van de voorbije maanden kunnen verlichten.

A-t-on décidé d'utiliser le même système et la même plate-forme technologique pour l'information relative aux parkings de transit ? Si oui, quel est le calendrier du déploiement et de l'installation du téléjalonnement dédié aux parkings de transit ?

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Nous avons déjà plusieurs fois évoqué le système de téléjalonnement, qui ne serait pas un luxe pour les automobilistes qui ne connaissent pas Bruxelles. Acquis par votre prédécesseur sous l'ancienne législature, ce système n'a pas encore été utilisé.*

Nous ne pouvons laisser les automobilistes circuler en ville plus de temps que le strict nécessaire. Il en va de la qualité de l'air, et il s'agit d'éviter le retour de problèmes comme la fermeture des tunnels qui a suscité l'incompréhension.

Vous aviez annoncé procéder à l'installation du système dès cet automne, à la suite de la clôture d'une énième étude avant l'été après laquelle vous alliez demander les permis d'urbanisme.

Dans l'intervalle, j'apprends que votre cabinet a contacté l'association des commerçants du centre-ville pour lui annoncer que le permis d'urbanisme relatif au placement d'un système de téléjalonnement avait été déposé auprès de la Ville de Bruxelles, ce que celle-ci a nié à la mi-septembre.

J'ai conscience que des initiatives ont déjà été prises comme la diffusion du plan de stationnement. Un système fixe de panneaux dynamiques est néanmoins une solution plus efficace pour canaliser les automobilistes vers un stationnement approprié. Un système de téléjalonnement efficace aurait dans tous les cas permis de soulager une partie des graves problèmes de trafic survenus au cours de ces derniers mois.

À quel stade en est la réalisation du téléjalonnement ? Les demandes de permis relatives au placement des panneaux de téléjalonnement ont-elles été introduites auprès de

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het parkeergeleidingssysteem, na overleg met de parkinguitbaters en de stad Brussel?

Hebt u de bouwvergunningen voor de plaatsing van de parkeergeleidingsborden al aangevraagd bij de stad Brussel? Wat is het tijdschema?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zorgde voor een radiospot waarin te horen was via welke wegen Brussel bereikbaar blijft en waar de parkings in het centrum te vinden zijn. Wilt u in de toekomst die communicatiestrategie verder uitbouwen? Op de website van Brussel Mobiliteit staat er een interactieve kaart, waar kop nog staart aan te vinden is.

De stad Antwerpen heeft op de website slimnaarantwerpen.be alle informatie gebundeld over parkeren in het centrum, overstapparkings enzovoort. Bent u van plan om een gelijkaardig initiatief uit te werken of blijft het bij dat ene parkeerplan van het stadscentrum?

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Op eerdere vragen over het parkeergeleidingssysteem antwoordde u dat het deze herfst geïnstalleerd zou worden. Die herfst is nu begonnen, maar u hebt laten verstaan dat het nog even kan duren voor de werken van start gaan. Weet u ondertussen wanneer dat precies zal zijn?*

De stad Brussel paste haar mobiliteitsplan aan en gaf de tijdelijke politieverordeningen een definitief karakter. Baseert u zich op die gegevens voor de installatie van het parkeergeleidingssysteem? Naar welke plaatsen, behalve de parkings, zal het systeem de autobestuurders leiden?

Wordt het systeem afgestemd op de handelswijken? Hoeveel panelen komen er? Kunt u in de commissie een plan van het parkeergeleidingssysteem tonen?

U zei dat u een bedrijf had gevonden om het systeem te installeren. De aanbesteding werd

la Ville de Bruxelles ? Quel est le calendrier ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Vous êtes à l'initiative d'un spot radiophonique indiquant les voies d'accès vers le centre et localisant les parkings. Comptez-vous développer cette stratégie de communication à l'avenir ? Le site internet de Bruxelles Mobilité présente une carte interactive qui n'a ni queue ni tête.*

Sur le site slimnaarantwerpen.be, la ville d'Anvers a rassemblé toutes les informations relatives au stationnement dans le centre, aux parkings de dissuasion, etc. Envisagez-vous une initiative similaire ?

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je vous avais déjà interrogé dans le cadre d'une question d'actualité sur la date du déploiement des panneaux de téléjalonnement. Vous m'aviez répondu que leur installation était prévue cet automne. Or, l'automne vient de débiter. Vous avez laissé sous-entendre il y a peu que l'automne pouvait durer jusqu'à la fin décembre, ce qui correspond à une période assez large !

J'espère qu'aujourd'hui, vous pourrez affiner quelque peu votre réponse, de manière à approfondir la réflexion.

La Ville de Bruxelles vient d'adapter son plan de mobilité et de confirmer les ordonnances de police temporaires. Vous basez-vous sur ces éléments pour mettre en place le téléjalonnement ? Outre les parkings, quels sont les endroits concernés par le téléjalonnement ?

Cela se fera-t-il en lien avec la politique

echter opnieuw uitgeschreven en de regering moet nieuwe panelen kopen ter vervanging van de panelen die in de kelders van het ministerie lagen opgeslagen.

Hoeveel hadden de reeds gekochte panelen gekost? Hoeveel kost het nieuwe parkeergeleidingssysteem?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Eigenlijk was dit niet een parkeerplan, maar wel een kaart met alle openbare parkings. De overgrote meerderheid van de handelaars heeft daar positief op gereageerd. Het was de bedoeling om een betere communicatie over het stadscentrum mogelijk te maken.

De individuele impact van een dergelijke actie is niet meetbaar. Je kunt moeilijk aan mensen vragen of ze de parking dankzij de kaart hebben gevonden. De campagne was vooral bedoeld om het winkelen in het stadscentrum aan te moedigen.

(verder in het Frans)

Sommigen denken dat met het parkeergeleidingssysteem alle problemen zullen verdwijnen en bestuurders weer vlot door Brussel zullen kunnen rijden. Ik ben een voorstander van het systeem, maar het is geen wondermiddel.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

(verder in het Nederlands)

De prioriteit ligt bij de heraanleg van de centrale lanen. Zolang dat niet is gebeurd, zal de parkeergeleiding niet vooruitgaan. De heraanleg ligt echter niet in de handen van de regering, maar van Beliris.

d'identification des quartiers commerçants ? Combien de panneaux seront-ils déployés ? Pouvez-vous transmettre à la commission la carte du plan de téléjalonnement ?

Concernant la procédure d'attribution des marchés publics, vous aviez indiqué qu'une entreprise avait déjà été désignée. La procédure a toutefois été relancée et le gouvernement contraint de procéder à une nouvelle acquisition de panneaux pour remplacer ceux qui étaient entreposés dans les caves du ministère.

Combien a coûté la procédure d'installation de ces panneaux, sachant que l'on a donc dû procéder à l'acquisition de nouveaux panneaux ? Quel est le coût de cette nouvelle politique de téléjalonnement ? Quelle est la date précise du début de l'installation des panneaux ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*. - *Une précision s'impose : il ne s'agissait pas d'un plan de stationnement, mais d'une carte reprenant tous les parkings publics. La grande majorité des commerçants a réagi positivement à cette initiative, dont le but était de soutenir le commerce du centre-ville.*

L'impact individuel d'une telle action est difficilement mesurable.

(poursuivant en français)

Certains pensent que l'arrivée du téléjalonnement va apporter la solution à tous les problèmes et que, grâce à lui, toutes les voitures vont retrouver leur chemin vers Bruxelles. Vous n'êtes probablement pas de ceux-là, M. Maingain.

Je suis favorable au téléjalonnement, mais ce n'est pas la panacée. Ce qu'il faut faire, c'est réaménager le plus rapidement possible les boulevards du centre.

(Remarques de M. Pinxteren)

(poursuivant en néerlandais)

Les avancées en matière de téléjalonnement dépendent du réaménagement prioritaire des boulevards du centre, qui est aux mains de Beliris.

(verder in het Frans)

Het is dus Beliris dat tot actie moet worden aangezet, mevrouw d'Ursel. De heraanleg van de centrale lanen is echt noodzakelijk.

(verder in het Nederlands)

Het belangrijkste is dat er nog tijdens deze regeerperiode eindelijk een parkeergeleidingssysteem komt. Mijnheer Delva had het over het verleden, maar daar wil ik het niet over hebben.

Er komen binnen het parkeergeleidingssysteem twee soorten borden: statische en dynamische borden. Het systeem wordt in twee fasen uitgewerkt: de eerste fase in het najaar van dit jaar, de tweede volgend jaar.

In de eerste fase krijgen de Vijfhoek en de onmiddellijke omgeving ervan een parkeergeleidingssysteem. In de tweede fase volgt de rest van het gewest.

Er is ondertussen al heel veel werk verricht.

(verder in het Frans)

De studie is klaar, het adviesbureau moet enkel nog de installatieplannen afwerken en de beslissing over de stedenbouwkundige vergunning moet nog vallen. Dat die discussie nog gaande is, vormt geen probleem, aangezien we een vergunning op een week tijd in orde kunnen krijgen. Dat element heeft met andere woorden geen grote invloed op de planning.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- Volgens een beslissing van het Brusselse schepencollege is een vergunning niet nodig. U kunt meteen starten!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- De installatie heeft vertraging opgelopen door de onvoorziene afwezigheid van de verantwoordelijke van het dossier, maar zal in de herfst van start gaan.

De achterstand halen we wel in. Alleen de installatieplannen zijn nog niet af. Zodra die er

(poursuivant en français)

Il faudrait encourager Beliris, Mme d'Ursel. C'est indispensable, car nous avons besoin du réaménagement des boulevards du centre.

(poursuivant en néerlandais)

L'essentiel est qu'un système de téléjalonnement soit mis en place au cours de cette législature.

Deux types de panneaux, statiques et dynamiques, seront utilisés. Le système sera déployé en deux phases : la première, à l'automne de cette année, équipera le Pentagone et ses abords immédiats ; la deuxième, l'an prochain, portera sur le reste de la Région.

(poursuivant en français)

L'étude est désormais terminée. Le bureau d'études doit encore finaliser les plans précis d'implantation. Il faudra également décider s'il faut un permis d'urbanisme ou pas. Ce débat est encore en cours, mais ce n'est pas problématique, car si un permis s'avérait nécessaire, nous pourrions l'obtenir en une semaine. Cela n'aura donc pas un impact important sur l'implantation des panneaux.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Une décision du Collège de la Ville de Bruxelles stipule que vous pouvez implanter le système sans permis. N'attendez pas !

M. Pascal Smet, ministre.- L'installation du système de téléjalonnement accuse du retard dû à l'absence inopinée du responsable du dossier, mais s'effectuera à l'automne.

Nous rattrapons le retard et tout le monde y travaille actuellement. La seule chose qui doit encore être réalisée, c'est le plan d'implantation.

zijn, kunnen de werken van start gaan. De aannemer is op de hoogte.

De parkeerbedrijven moeten hun formele toestemming geven. De besprekingen daarover lopen nog.

Het parkeergeleidingssysteem zal ongeveer 4 miljoen euro kosten. Die prijs moet achteraf nog bijgesteld worden. Het gewest kocht immers grote panelen, maar in een stadsomgeving zijn er kleinere nodig, die nog niet zijn besteld. Ondertussen doen we het met de grote statische panelen.

Iedereen is betrokken partij, ook Brussel-Stad. De eerste panelen worden in de Vijfhoek, op de Kleine Ring en in een zone van 350 m rond de Kleine Ring geïnstalleerd.

In een tweede fase komen er panelen langs de vijf grote toegangswegen tot het gewest.

(verder in het Nederlands)

De overstapparkings zullen daar uiteraard ook deel van uitmaken.

(verder in het Frans)

Een gespecialiseerd adviesbureau heeft zich over die kwestie gebogen. Bovendien is er een specifieke toepassing in de maak. Het systeem zal in de herfst volledig operationeel zijn. Tegen het jaareinde zullen er al heel wat panelen staan.

Het parkeergeleidingssysteem zal niet volstaan om het stadscentrum aantrekkelijker te maken. Daar is meer voor nodig.

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

Dès que nous en disposerons, nous pourrons commencer. L'entrepreneur est déjà désigné et il est au courant.

Nous devons encore formellement avoir la signature des sociétés de parking. Nous sommes en discussion avec elles.

Au total, le coût de l'ensemble du système de téléjalonnement avoisinera les quatre millions d'euros. Nous actualiserons par la suite. En effet, nous avons acquis de grands panneaux, mais en milieu urbain, surtout dans le Pentagone, il nous en faut de plus petits, que nous devons encore commander. Entre-temps, nous travaillons avec les grands panneaux statiques. Ce n'est pas un problème, mais à l'avenir, nous voulons installer encore plus de panneaux de petite taille.

Je crois que tout le monde, y compris la Ville de Bruxelles, est impliqué. La première phase, qui sera réalisée à l'automne, concernera le Pentagone, la Petite ceinture et la zone de périmètre de 350 mètres autour de celle-ci.

La deuxième phase portera sur les cinq grands axes d'entrée : l'avenue Louise, la rue de la Loi, l'Allée verte, l'avenue Charles Quint, l'avenue de l'Industrie et le boulevard Jamar.

(poursuivant en néerlandais)

Le système inclura effectivement les parkings de dissuasion.

(poursuivant en français)

Un bureau d'études spécialisé s'est penché sur cette question. Une application spécifique est également en cours d'élaboration. Le système sera complètement opérationnel à l'automne et de nombreux panneaux devraient être installés avant la fin de l'année.

Il importe toutefois de noter que le système de téléjalonnement, bien qu'il vienne en aide aux automobilistes, ne résoudra pas à lui seul la question de l'attractivité du centre-ville. Il ne s'agit que d'un moyen parmi d'autres.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- U bevestigt wat u vorige week hebt gezegd, namelijk dat het parkeergeleidingssysteem er komt in het najaar van dit jaar. Alleen de exacte locatie van de panelen moet nog bepaald worden. De gesprekken met de parkeerbedrijven moeten enkel nog worden geformaliseerd. We kijken met zijn allen uit naar het parkeergeleidingssysteem.

Is de vraag van het elektrische busje nog altijd actueel?

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn geen elektrische bussen beschikbaar op de huurmarkt. De bussen worden in een beperkte oplage getest.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat er een app voor automobilisten komt, maar die moet deel uitmaken van een globale parkeervisie die ook de overstapparkings omvat. Dat vergt overleg met de andere gewesten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben voorstander van zo'n app en zal het project ook invoeren, maar ondertussen beschikken de meeste automobilisten over een gps die hen naar een parking kan leiden. Wij zullen dus veel geld steken in een systeem dat zo goed als voorbijgestreefd is.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Doel is om de infrastructuur optimaal te gebruiken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben voorstander van het project, maar wij mogen het belang ervan niet overschatten.*

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Vous confirmez l'information que vous nous avez donnée il y a une semaine concernant la mise en place du système à l'automne de cette année. Il ne reste plus qu'à préciser l'emplacement des panneaux et à formaliser la convention avec les sociétés de parking.*

La demande d'un petit bus électrique est-elle encore d'actualité ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Il n'y pas de bus électriques disponibles sur le marché localif. Les bus seront testés en quantité limitée.*

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'entends qu'une application est en gestation, qui permettra aux automobilistes d'utiliser les nouvelles technologies pour se déplacer dans la ville et trouver rapidement une place de stationnement. Toutefois, de telles applications doivent s'inscrire dans une vision globale du stationnement en Région bruxelloise qui inclue les parkings de dissuasion. Cela suppose une concertation avec les autres Régions.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis en faveur de ce projet et je le mettrai en œuvre. Toutefois, la grande majorité des automobilistes possèdent un GPS qui peut les mener vers un parking. Bientôt, les voitures les y conduiront toutes seules. Nous allons dépenser beaucoup d'argent pour un système qui est presque dépassé.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le but est d'optimiser les infrastructures.

M. Pascal Smet, ministre.- J'y suis favorable, mais il convient de relativiser pour éviter une grande déception dans le chef de certains.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Vous n'avez pas répondu à ma*

communicatieplan.

De heer Pascal Smet, minister.- De communicatie moet gebeuren door de stad en het gewest, maar in eerste instantie door de stad. De mobiliteit is hier ook maar een onderdeel van. Noch Brussel Mobiliteit, noch ikzelf hebben de wil of de roeping om over de handelszone te communiceren.

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *U zegt dat het systeem geen wondermiddel is. Ik ben er niettemin van overtuigd dat, als het systeem vóór de voetgangerszone was ingevoerd, wij de huidige situatie hadden kunnen vermijden.*

Er is een personeelsprobleem geweest, maar u gaat mij toch niet vertellen dat uw administratie maar één ambtenaar telt?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Helaas wel!*

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *Het verontrust mij dat er nog geen installatieplan is. De opdracht is al toegewezen, maar er is nog een probleem met de vergunningen, ondanks het vele overleg met uw collega's van Brussel-Stad. Ik hoop dat u dat snel zult regelen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Maar alles is geregeld!*

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *Blijkbaar niet!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er is al beslist waar de borden komen. Wij moeten enkel nog de technische fiche voor de aannemer opstellen.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *We wachten al jaren op het systeem. Ik betreur dat u geen precieze datum kunt meedelen, maar hopelijk wordt het een mooi kerstcadeau.*

question sur la stratégie de communication.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La communication doit être assurée en première instance par la Ville, et la mobilité n'en constitue que l'un des aspects. Ce n'est ni notre rôle, ni notre souhait de communiquer sur la zone commerciale.*

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'entends la réponse du ministre, qu'il nous promet que cela va arriver, que ce n'est pas la solution miracle... Je reste néanmoins persuadé que c'était une des solutions à installer de manière conjointe, et même avant la mise en place du piétonnier. Cela nous aurait évité la situation actuelle.

J'entends qu'il y a eu une situation problématique et je souhaite un bon retour et un bon travail à ce fonctionnaire. Mais vous n'avez quand même pas qu'un seul fonctionnaire dans votre administration ?

M. Pascal Smet, ministre.- Malheureusement, si !

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'entends - et cela m'inquiète - que le plan d'affectation manque encore. Cela peut prendre un peu de temps. Heureusement, le marché est conclu, mais la question du permis n'est, elle, toujours pas tranchée, malgré les nombreuses discussions avec vos collègues du Collège de la Ville de Bruxelles. Je vous invite à régler cette question rapidement...

M. Pascal Smet, ministre.- Mais tout est réglé !

M. Fabian Maingain (DéFI).- Apparemment pas !

M. Pascal Smet, ministre.- On parle juste de savoir s'il faut un ou deux centimètres de bordure. Les emplacements sont décidés. Il ne manque que la fiche technique pour l'entrepreneur.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je vous entends, mais dans ce dossier, cela fait des mois, des années qu'on nous annonce que c'est imminent. Vous n'en êtes bien sûr pas le seul responsable, mais

(Rumoer)

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "de befietsbaarheid van het
stadscentrum".**

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *De gevolgen van de voetgangerszone voor fietsers kwam in deze commissie al vaker aan bod. Toen ik u in september 2015 vragen stelde over de politie die fietsers wilde beboeten wanneer die binnen de voetgangerszone sneller dan 6 km/u rijden, antwoordde u dat u geen voorstander bent van de aanleg van fietspaden op de centrumlanen en dat fietsers beter door de "minder drukke" Zuidstraat zouden rijden.*

Fietsersverenigingen kaarten aan dat de 'tijdelijke' wijzigingen ondertussen schijnbaar definitief zijn geworden. Er is nergens plaats voorbehouden voor fietsers, terwijl de as als een grote fietsas wordt beschouwd en aparte fietspaden moet krijgen.

Daarnaast mogen fietsers niet langer in tegengestelde richting door bepaalde eenrichtingsstraten en is er geen enkele oplossing in het verschiet voor de opstoppingen op de assen

comprenez qu'à un moment on se demande où cela en est. Le plus important, c'est que le système soit là. Je regrette qu'il n'y ait pas de date précise, mais j'attendrai cela comme un cadeau de Noël !

(Rumeurs)

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la cyclabilité du centre-ville".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Nous avons eu l'occasion de débattre à de multiples reprises de l'impact du piétonnier du centre-ville sur la circulation des cyclistes. Ainsi, en septembre 2015, alors que je vous interrogeais après la communication malheureuse de la police annonçant la verbalisation des cyclistes roulant au-delà de 6km/h dans le périmètre du piétonnier, vous m'indiquiez que vous n'étiez pas favorable à la création de pistes cyclables sur les boulevards centraux, et que les cyclistes avaient plutôt intérêt à emprunter la rue du Midi, "moins fréquentée".

À l'occasion d'un tour à vélo avec l'échevine de la mobilité pour pointer les problèmes rencontrés par les cyclistes, les associations ont pourtant dénoncé le fait que "les modifications "temporaires" seraient apparemment devenues définitives. (...) "Il n'y a pas de place pour des pistes cyclables", constate sur place l'échevine, alors que cet axe a été désigné comme axe cyclable majeur (backbone) et devait

en het toenemende wildparkeren.

Een jaar geleden zei u dat u maandelijks met de burgemeester en de schepen van Mobiliteit van de stad Brussel overlegde over de voetgangerszone. Welke maatregelen nam u naar aanleiding van die vergaderingen om fietsen in het stadscentrum aangenamer te maken?

Liet u de opeenvolgende wijzigingen systematisch bestuderen om na te gaan welke impact ze hadden op de doorstroming van fietsers?

Wat heeft het geweest ondernomen om ervoor te zorgen dat fietsers comfortabel en gemakkelijk door de voetgangerszone kunnen? Ik denk daarbij vooral aan de gewestelijke fietsroute (GFR) Zenne, die ter hoogte van de Asstraat onderbroken wordt om de toegang tot de autoparking te vergemakkelijken.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Samen met het stadsbestuur ga ik op zoek naar oplossingen voor die problemen. U mag echter niet uit het oog verliezen dat het om gemeentewegen gaat, waar het gewest geen bevoegdheid over heeft.*

Het gewest investeerde ongeveer 3 miljoen euro voor de ontwikkeling van een netwerk van gescheiden fietspaden in de Vijfhoek. Het overleg daarover loopt en binnenkort worden de eerste stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd.

Zodra we oplossingen hebben voor de problemen, hoort u dat van mij.

être équipé de pistes cyclables séparées."

Les associations ont également pointé d'autres problèmes tels que la suppression du contresens bus-vélo dans les rues du Fossé-aux-Loups et de l'Écuyer, et le fait qu'aucune solution n'est proposée pour lutter contre l'engorgement de ces axes et le stationnement sauvage qui s'y développe rapidement.

Il y a un an, vous m'indiquiez que des réunions d'évaluation du piétonnier avaient lieu chaque mois, en présence du bourgmestre de la Ville de Bruxelles, de l'échevine de la mobilité et de vous-même, afin d'analyser toutes les données et constats en votre possession. Pourriez-vous dès lors faire le point sur les mesures qui ont été prises à la suite de ces réunions pour améliorer la cyclabilité du centre-ville ?

Les différentes modifications (périmètre du piétonnier, sens de circulation, etc.) ont-elles fait l'objet d'une analyse d'impact systématique sur la circulation des cyclistes ?

Quel rôle la Région a-t-elle joué pour garantir que les déplacements à vélo se déroulent confortablement et en toute sécurité ? Je pense notamment à la continuité des itinéraires cyclables régionaux (ICR), puisque l'ICR Seine-Zenne a été coupé à hauteur de la rue des Cendres pour faciliter l'accès au parking automobile.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Oui, nous avons des réunions avec la Ville à différents niveaux. Nous proposons des solutions pratiques aux problèmes que vous évoquez, par exemple concernant le transit de la rue de l'Écuyer et la disparition de son contresens ou encore la suppression de l'ICR Senne au niveau de la rue des Cendres.

Il faut cependant bien garder à l'esprit qu'il s'agit de voiries communales. La Région n'a pas de pouvoir d'autorité sur celles-ci. Juste avant les congés, nous avons encore eu une réunion avec la Ville. Nous avons en effet investi environ trois millions d'euros pour développer un backbone de pistes cyclables séparées dans le Pentagone. La concertation est en cours. Très prochainement, les premières demandes de permis d'urbanisme seront

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *U antwoordde niet op mijn vragen.*

Het verheugt mij dat u met Brussel-Stad overlegt en dat u erkent dat fietsers problemen ondervinden in het stadscentrum. Het gaat inderdaad om gemeentewegen. Dat neemt niet weg dat u als gewestelijk minister van Mobiliteit moet nagaan of wijzigingen op gemeentelijke en gewestelijke wegen niet hinderlijk zijn voor fietsers. U zou aanbevelingen kunnen doen of de gemeenten maatregelen opleggen.

Op het vlak van fietsinfrastructuur gebeurt er niets meer. U moet luisteren naar de verzuchtingen van de fietsers. Over de miniring fietsen is gevaarlijk en de opeenvolgende aanpassingen aan de voetgangerszone hebben de situatie alleen maar erger gemaakt. U moet voor concrete oplossingen voor fietsers rond de voetgangerszone zorgen.

- Het incident is gesloten.

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 aanleggen van gras op de trambanen".

introduites.

Nous essayons aussi de trouver des solutions aux questions qui se posent. Dès que les choses seront clairement établies, la Ville et la Région pourront communiquer à cet égard de manière conjointe.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous n'avez pas répondu à mes questions.

Je me réjouis d'entendre que des concertations ont lieu.

Vous reconnaissez que des problèmes se posent en termes de cyclabilité du centre-ville. Il s'agit effectivement de voiries communales, qui relèvent donc de la Ville de Bruxelles. Toutefois, en tant que ministre régional de la mobilité, il vous incombe de vérifier que des décisions prises pour des voiries communales ou régionales n'altèrent pas le confort et la cyclabilité dans notre Région. À ce titre, vous pourriez émettre une série de recommandations, voire imposer des mesures aux autorités locales.

Le principe du standstill est d'application pour les infrastructures cyclables. Je vous invite donc à être attentif aux demandes des cyclistes. Il faut accepter l'idée que circuler à vélo sur le "mini-ring" est dangereux et que les aménagements successifs de la desserte du piétonnier n'ont fait qu'aggraver la situation. Des solutions concrètes doivent donc être dégagées pour garantir la sécurité des cyclistes et usagers actifs autour du piétonnier.

Cette responsabilité vous incombe.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'engazonnement des voies de tram".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Op sommige trambanen van de MIVB werd er gras geplant, maar de MIVB is daar lang niet altijd een voorstander van geweest, omdat dat naar eigen zeggen de funderingen van de sporen zou kunnen schaden. Een kwart eeuw geleden waren de dwarsbalken van hout en was het vocht in de aarde inderdaad schadelijk.*

Er waren volgens de MIVB ook andere argumenten, namelijk moeilijkheden bij het remmen, onderhoudsmoeilijkheden, vervuiling van het gazon, beschadiging van het gazon door strooizouten tijdens de winter en problemen voor vrachtwagens die voor een deel over de trambaan rijden. Toch hebben die bezwaren de geleidelijke plaatsing van gras op bepaalde delen van de trambanen niet kunnen tegenhouden. Heel wat steden in Europa en daarbuiten passen deze methode nu toe. De stad Liverpool is er zelfs in 1924 mee gestart.

De grasbedekking is niet alleen esthetisch, maar vangt ook het geluid van de voertuigen op, beperkt de verspreiding van puin en zand, vermindert de kost voor de levenscyclus van de materialen en heeft een positieve impact op de luchtvervuiling, het beheer van het regenwater en de biotoop van een reeks ongewervelde dieren.

Hoe gaat de MIVB te werk voor het aanleggen van gras tussen de sporen? Bestaat daar een programma voor? Zo ja, op welke stukken zal er dan nog gras worden geplant? Wat is het tijdschema en hoeveel zal dat kosten? Maakt de MIVB daarbij gebruik van nieuwe technieken? Wat zijn de voor- en nadelen van het systeem, rekening houdend met de huidige beschikbare technieken?

Is het nog steeds zo dat de overheid die het gras wil aanplanten, de investering betaalt en de MIVB het onderhoud? Wie is er verantwoordelijk voor de schoonmaak of de sneeuwopruiming, onafhankelijk van het onderhoud dat de MIVB op zich neemt?

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'engazonnement des voies de tramway est un type d'aménagement existant sur certaines des artères empruntées par la STIB, telles les avenues Orban et Madoux, l'avenue Woeste, l'avenue de Jette, l'avenue Van Volxem, le boulevard Lambermont et le boulevard du Souverain.

La STIB n'a pas toujours été favorable à ce type d'aménagement, puisque jusqu'à la fin des années 80 et même au début des années 90, elle expliquait que cela risquait, entre autres, d'abîmer les fondations des voies. À l'époque, en effet, la plupart des traverses de rails étaient en bois et l'humidité de la terre pouvait leur être fatale. Le système, argumentait la STIB, nécessitait des traverses en béton, mais la société n'était pas prête à renoncer à ses billes en bois, d'un moindre prix et absorbant mieux les vibrations.

En outre, la STIB opposait quantités d'autres arguments : freinage des véhicules plus difficile, problèmes d'entretien, manque de résistance du gazon aux attaques de la pollution, risque que le gazon soit brûlé par le sel lors des épandages en hiver, compatibilité avec l'usage des camions rail-route... Cependant, ceux-ci n'ont pas empêché l'installation progressive, sur certains tronçons, de pelouse sur les voies de tram, les avantages compensant les contraintes exposées à l'époque. De nombreuses villes comme Barcelone, Francfort, Milan, Saint-Étienne, Strasbourg, Sofia, Nantes, Birmingham ou Athènes - mais également, en dehors de l'Europe, Kagoshima au Japon, la Nouvelle-Orléans aux États-Unis... - ont procédé à des engazonnements de nombreux tronçons de leur réseau de tram. La pratique n'est d'ailleurs pas nouvelle, puisque la ville de Liverpool l'avait initiée dès 1924.

Récemment, l'Institut pour les projets urbains et agricoles de l'Université Humboldt de Berlin a largement développé les différents avantages de cet aménagement sur la base de tests techniques poussés.

L'engazonnement permet non seulement d'embellir les voies de tram, renforçant l'esthétique de ces sites et leur rôle dans l'embellissement des artères, mais également d'amortir les émissions sonores des véhicules, de réduire les impacts de la

dispersion de gravats et de sable, de réduire le coût du cycle de vie des matériaux, de participer au traitement des particules en suspension, d'avoir un impact positif sur le système de gestion des eaux pluviales en milieu urbain et d'avoir un impact positif sur le biotope d'une série d'invertébrés.

Dès lors je souhaiterais connaître la stratégie actuelle de la STIB quant à ses aménagements de voies. La STIB a-t-elle un programme d'engazonnement des voies ? Si oui, quels sont les tronçons pour lesquels la STIB en a planifié un ? Quel est le calendrier de ces aménagements et le coût estimé ? La STIB utilise-t-elle de nouvelles techniques pour l'installation de ces pelouses ? Quels sont les avantages et les inconvénients de ce système dans l'état actuel des techniques disponibles ?

Au niveau de l'investissement et de l'entretien, la règle est-elle toujours celle de l'investissement à charge de l'autorité publique qui en fait la demande et de l'entretien à charge de la STIB ? Qu'en est-il du nettoyage ou du déneigement, indépendamment de l'entretien qui incombe à la STIB ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb de MIVB er persoonlijk van overtuigd om gras te planten rondom de sporen. Oorspronkelijk stond ze daar weigerachtig tegenover, maar nu eerder positief. Omdat de techniek er ondertussen op vooruitgegaan is, stelt een aantal problemen zich niet meer.*

Voor de meeste projecten houdt de MIVB van bij het ontwerp rekening met de mogelijkheid door meteen een ligger te plaatsen waar het gras kan mee worden gecombineerd, bijvoorbeeld uit beton. Zo werden er de voorbije jaren op verschillende stukken gras aangeplant voor een totale afstand van 5 km, bijvoorbeeld op de Woestelaan, de Lambermontlaan, de as Urban-Madou, het Mennekensplein en in het verlengde van tram 62 op de Leopold III-laan. Op het Vanderkindereplein werd er voor het eerst kunstgras gelegd.

Op korte termijn komt er gras rond de bestaande sporen op de Joseph Baecklaan en de Brigade Pironlaan in Molenbeek, op de Generaal Jacqueslaan, rond een deel van de sporen van

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

M. Pascal Smet, ministre. - Je me suis employé personnellement à convaincre la STIB à procéder à l'engazonnement des voies. Ses responsables, à l'origine réticents, voire hostiles à cette initiative, sont aujourd'hui favorables à cette pratique.

La STIB est aujourd'hui beaucoup plus ouverte que par le passé à l'engazonnement des voies de trams.

Si, effectivement, des problèmes de corrosion accélérée des infrastructures ont été constatés suite à l'engazonnement de voies posées sur des traverses en bois, ce problème ne se pose plus aujourd'hui, grâce notamment à l'évolution des techniques.

Dans la plupart des projets, la STIB intègre dès la conception la possibilité d'engazonnement, que ce soit par une pose de voies en "poutre rail", comme sur le boulevard du Souverain, ou par une pose sur traverses en béton.

Plusieurs sites propres de la STIB ont ainsi été engazonnés ou réhabilités ces dernières années, ce

tram 9 in Jette en van de verlenging tot op de Heizelvlakte, en rond de sporen van de verlenging van tram 94.

De kosten voor het gras zijn meestal inbegrepen in het gewestelijke investeringsbudget voor de betrokken projecten. Een vierkante meter gras kost ongeveer 20 euro. Brussel Mobiliteit zorgt voor het onderhoud.

Bij wissels en kruisingen van sporen kan geen gras worden gezaaid en op bepaalde plaatsen moet er een bus kunnen over rijden of laten de lokale omstandigheden het niet toe dat er gras rond de sporen wordt gezaaid, bijvoorbeeld daar waar bomen te veel schaduw werpen.

De MIVB is echter bereid om overal waar het kan gras rond de sporen te zaaien.

qui représente quelque 5 km d'engazonnement, notamment sur l'avenue Woeste, le boulevard Lambermont, l'axe Urban-Madou, la place Mennekens, et dans le prolongement du tram 62 au boulevard Léopold III.

Sur la place Vanderkindere, une première expérience de pose de gazon artificiel a été réalisée.

Quant aux projets futurs, il est prévu à court terme d'engazonner les voies existantes des avenues Baeck et Brigade Piron à Molenbeek, ainsi que du boulevard Général Jacques dans le cadre du projet de réaménagement de ce dernier. Une partie des voies du tram 9 à Jette, ainsi qu'une partie des voies de prolongement à réaliser vers le plateau du Heysel seront engazonnées. Le prolongement du tram 94, au boulevard de la Woluwe, sera totalement engazonné lui aussi.

Le coût d'investissement des engazonnements est généralement compris dans les budgets d'investissement des projets concernés, à charge de la Région. Le coût approximatif d'un engazonnement est d'une vingtaine d'euros par mètre carré. L'entretien et la tonte du gazon sont à la charge de Bruxelles Mobilité.

Rappelons toutefois que l'engazonnement n'est pas possible dans les complexes d'aiguillages et de croisements des voies ; certaines zones doivent rester carrossables pour permettre le passage de bus, ou en raison d'autres circonstances locales telles que la possibilité de franchir le site ponctuellement, comme sur l'avenue Brugmann. Enfin, il n'est pas toujours possible de poser et de maintenir du gazon dans les avenues où le couvert des arbres donne trop d'ombre.

Vous aurez toutefois compris que la STIB est prête à réaliser l'engazonnement des voies de tram partout où cela est possible.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik vind dat geweldig. In Dijon zag ik deze zomer een laan waar buiten het gras rond de sporen geen plant te bespeuren viel. Die laan straalde zoveel levenskwaliteit uit, dat ik spontaan begon te dromen van een Generaal Jacqueslaan*

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela m'enthousiasme terriblement ! Je me suis retrouvée cet été, dans la ville de Dijon, sur un grand axe où il n'y avait absolument pas de végétation, ni arbres, ni plantes, rien sauf un engazonnement des voies de tram. Il se dégageait de cet espace central une

met van dat gras. Wanneer zullen we daar de eerste sprietjes zien?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De heraanleg is gepland voor begin volgend jaar. Er komen ook bomen.*

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De stedenbouwkundige vergunning is in orde. Nu moet het bestek worden opgemaakt en moet er een aannemer worden gezocht.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Begin volgend jaar?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik dacht van wel.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Uiteraard droom ik van nog veel meer gras op lanen waar u het niet over had.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

AAN 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, WETENSCHAPPE-

telle qualité de vie que je me suis prise à rêver de voir cela sur un grand axe comme le boulevard Général Jacques, qui est d'ailleurs beaucoup plus intéressant sur le plan architectural que ce boulevard dijonnais.

Vous avez cité un certain nombre d'endroits où c'est à l'ordre du jour. Quand prévoyez-vous un tel engazonnement sur le boulevard Général Jacques ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je crois que c'est prévu pour le début de l'année prochaine, dans le cadre de l'aménagement global. Il y aura aussi des arbres.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Et cela aura lieu quand ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons le permis. Ils sont occupés à élaborer le cahier des charges et à engager l'entrepreneur.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Début de l'année prochaine ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense que oui.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous nous étions évidemment mis à rêver à d'autres voies dont vous n'avez pas parlé : l'avenue Louise, l'avenue des Croix du Feu, le boulevard du Jubilé, l'avenue du Parc ou éventuellement l'avenue de la Chasse - pour vous glisser à l'oreille quelques suggestions visant à améliorer le confort des Bruxellois !

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

LIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "de tijdsduur van de ontruiming van de Brusselse metro op 22 maart 2016".

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

Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Op 22 maart werden veel metroreizigers in Brussel het slachtoffer van een vreselijke bomaanslag.

In de federale parlementaire onderzoekscommissie werd daaraan al veel aandacht besteed en werden een aantal getuigen gehoord, onder wie federaal minister Jan Jambon. Toch hebben veel reizigers die zich toen in de metro bevonden, nog steeds een aantal vragen.

Minister Jambon verklaarde dat na de bomaanslag op de luchthaven in Zaventem om 8.52 uur de beslissing viel om de Brusselse metro te sluiten. Hij gaf toe dat zijn diensten die beslissing niet snel genoeg aan de MIVB meedeelden.

Om 9.11 uur ontploften de bommen in metrostation Maalbeek. Minister Jambon vergoelijkte de situatie door te zeggen dat het geen verschil zou hebben gemaakt als de MIVB vroeger had geweten dat de metro moest worden ontruimd, aangezien er maar negentien minuten waren verstreken tussen zijn beslissing en de aanslag in Maalbeek.

Klopt dat ook? Het lijkt mij interessant om met behulp van de camerabeelden na te gaan hoe lang het duurde om de metrostations te ontruimen. Ik was namelijk op dat ogenblik zelf in de metro en had de indruk dat er geen negentien minuten nodig waren om de halte te ontruimen.

Ik wil niet beweren dat met een vroegere ontruiming de aanslag vermeden had kunnen worden. Ik zou wel graag willen weten of de

SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "le temps nécessaire à l'évacuation du métro bruxellois le 22 mars 2016".

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

La parole est à Mme Ampe.

Mme Els Ampe (Open Vld) (en néerlandais).- *Devant la commission d'enquête fédérale sur les attentats sanglants du 22 mars à l'aéroport et dans la station de métro Maelbeek, le ministre fédéral Jan Jambon a déclaré que la décision de fermer le métro avait été prise à 8h52, après l'attentat à la bombe à l'aéroport. Il a aussi admis que cette décision n'avait pas été communiquée suffisamment rapidement à la STIB par ses services. L'explosion dans le métro s'est produite à 9h11.*

Selon lui, si la STIB avait été informée plus rapidement, cela n'aurait fait aucune différence, puisque dix-neuf minutes se sont écoulées entre la décision et l'attentat. Est-ce exact? Il serait intéressant de vérifier sur les images des caméras combien de temps a pris l'évacuation du métro.

Je ne prétends pas que l'attaque dans le métro aurait pu être évitée si la STIB avait été informée plus rapidement de la décision. Je voudrais juste savoir s'il a été procédé à l'analyse des images des caméras de surveillance pour vérifier le temps nécessaire à l'évacuation du métro.

La commission d'enquête fédérale, les services fédéraux ou la STIB ont-ils procédé à l'analyse de ces images? Combien de temps a pris l'évacuation des stations de métro?

camerabeelden van de ontruiming werden geanalyseerd om de duur ervan na te gaan. Vroeg de onderzoekscommissie of de federale dienst zelf om die analyse, of voerde de MIVB ze uit op uw of mijn vraag?

Hoe lang duurde het om elk metrostation te ontruimen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals u weet is de federale onderzoekscommissie die belast is met het onderzoek naar de omstandigheden die hebben geleid tot de terroristische aanslagen van 22 maart 2016 in Brussels Airport en in het metrostation Maalbeek, nog niet klaar met haar werk.

In het belang van het onderzoek werd er afgesproken dat alle vragen hierover eerst aan bod komen in die onderzoekscommissie.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Het lijkt me toch nuttig dat ook de Brusselaars te weten komen hoe alles precies is verlopen. Of dat eerst aan de federale onderzoekscommissie wordt gemeld of aan ons, maakt voor mij geen verschil.

Als de onderzoekscommissie geen informatie zou opvragen, stel ik voor dat u uit eigen beweging de nodige gegevens doorspeelt. Dat zal helpen om een beter beeld te scheppen van wat er gebeurd is.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de zomerwerken aan de Brusselse tunnels".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Comme vous le savez, la commission d'enquête fédérale chargée d'analyser les circonstances qui ont conduit aux attentats terroristes du 22 mars 2016 n'a pas terminé son travail.*

Dans l'intérêt de l'enquête, il a été convenu que toutes les questions concernant les attentats lui soient soumises en priorité.

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

Mme Els Ampe (Open Vld) (en néerlandais).- *Il me paraît néanmoins utile que les Bruxellois sachent comment les choses se sont déroulées. Le fait que les questions soient soumises en priorité à la commission d'enquête m'importe peu. Je vous invite à lui fournir toutes les informations susceptibles de permettre d'avoir une meilleure vue sur ce qui s'est passé.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les chantiers d'été consacrés aux tunnels bruxellois".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE

betreffende "de heropening van de Stefaniatunnel".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Tijdens de voorbije zomermaanden werd er naarstig gewerkt aan de Brusselse tunnels, namelijk aan de Stefaniatunnel, de Rogiertunnel en de Montgomerytunnel. Tijdens de verkeersluwe vakantieperiode is er minder verkeer dan tijdens de rest van het jaar, zodat de hinder door wegenwerken voor de automobilisten beperkt blijft.

Eind augustus ging de Stefaniatunnel weer open na een renovatieperiode van zeven maanden. Begin september ging ook de Rogiertunnel opnieuw open. Beide tunnels zouden 's nachts wel nog gesloten zijn voor werkzaamheden. De werkzaamheden aan de Montgomerytunnel zouden enige vertraging opgelopen hebben, zodat de tunnel niet eind november, maar midden december opnieuw open zal gaan.

Voor de zomer leidde de toestand van de tunnels vaak tot fileleed. Ik heb er vertrouwen in dat het ambitieuze meerjareninvesteringsplan van de regering voor een grondige renovatie van de tunnels daarvoor een oplossing zal bieden.

Daarnaast zijn er echter ook incidenten in de tunnels die veroorzaakt worden door de auto's die erdoor rijden. De laatste weken moesten de Leopold II-tunnel, de Rogiertunnel en de Kruidtuintunnel een aantal keer gesloten worden wegens olieoverlies of rookontwikkeling van auto's.

De vraag blijft dus hoe je op een adequate en snelle manier kunt interveniëren als er zich in de tunnels incidenten voordoen die al dan niet gelieerd zijn aan de staat ervan.

Kunt u een overzicht geven van de werkzaamheden die gebeurden aan de tunnels in de zomermaanden? Het is nuttig om het parlement daarover te informeren na de bijzondere commissie die er is geweest.

Zijn de werkzaamheden volgens schema verlopen? Zo niet, waarom niet?

concernant "la réouverture du tunnel Stéphanie".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Cet été, les tunnels Stéphanie, Rogier et Montgomery ont fait l'objet de travaux intenses, et si les deux premiers ont pu être rouverts à la circulation fin août et début septembre (tout en restant fermés pour travaux la nuit), le troisième ne pourra pas rouvrir avant mi-décembre, au lieu de fin novembre comme prévu.*

Avant l'été, l'état des tunnels avait souvent occasionné des embouteillages. Je compte sur les rénovations en profondeur des tunnels de l'ambitieux plan d'investissements pluriannuel du gouvernement pour résoudre ce problème.

Mais les tunnels sont aussi souvent fermés à la suite d'incidents causés par les voitures qui y circulent (pertes d'huile ou fumée d'autos). Comment pouvez-vous intervenir de manière rapide et adéquate face à ces incidents ?

Pouvez-vous donner un aperçu des travaux réalisés dans les tunnels cet été ?

Les travaux se sont-ils déroulés comme prévu ? Si non, pourquoi ?

Quel est l'impact des incidents dus au trafic sur les travaux prévus ?

Comment évaluez-vous l'efficacité des travaux et leur impact sur le trafic ?

Il est positif de prévoir des équipes d'intervention spéciale en cas d'accidents dans les tunnels pour régler au plus vite ce qui se passe dans les tunnels. En pratique, comment voyez-vous ces équipes d'intervention ? Quand pourront-elles entrer en fonction ? La Région en supporte-t-elle tous les coûts ou les communes y contribuent-elles ?

Ces équipes d'intervention agiront-elles aussi sur le ring, où leur travail serait utile, bien que le ring soit en grande partie juste en dehors de la Région bruxelloise ?

Wat is de impact van de incidenten met het autoverkeer op de geplande werkzaamheden?

Hoe evalueert u de werkwijze om de renovatiewerken zo snel en efficiënt mogelijk aan te pakken, om het autoverkeer zo weinig mogelijk te hinderen en de werkzaamheden niet nodeloos te vertragen?

Een positief initiatief is dat er speciale interventieteams zouden komen die optreden bij ongevallen in de tunnels. Wanneer er iets gebeurt in de tunnels, moet de hinder zo snel mogelijk worden weggewerkt.

Hoe ziet u die interventieteams in de praktijk? Vanaf wanneer kunnen ze actief zijn? Welk budget trekt u ervoor uit? Draagt het gewest alle kosten of doen de gemeenten ook een duit in het zakje?

Worden die interventieteams ook op de Ring ingezet? Ook daar kunnen ze nuttig werk verrichten, ook al ligt de Ring grotendeels net buiten het Brussels Gewest.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het verheugt mij dat de Stefaniatunnel opnieuw open is, maar als ik de staat van de tunnel zie, vraag ik mij af of de werken wel voltooid zijn. Zijn er al controletesten uitgevoerd? Waren de resultaten geruuststellend? Hoeveel hebben de werken gekost?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De herstelling van de verouderde dakbedekking van de Stefaniatunnel en het aanbrengen van nieuwe verlichting, de vervanging van de gebroken dekplaat van de Montgomerytunnel, de herstelling van de waterdichtheid van de dekplaat onderaan de tunnel die het dak vormt van de Tervurentunnel en de lokettenzaal van het metrostation en de vervanging van de verlichting, maar ook het herstellen van de waterdichtheid van de bovenste dekplaat van de Rogiertunnel hebben deze zomer

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je me réjouis évidemment de la réouverture du tunnel Stéphanie, que je suis allée tester pour vous. En voyant l'état du tunnel (blocs de béton, etc.), je me suis interrogée. Le chantier est-il totalement terminé ? A-t-on déjà pu procéder aux tests de résistance, d'imperméabilité, et autres. Et ces tests ont-ils été concluants ? Enfin, quel est le montant total des travaux effectués ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Les travaux réalisés cet été sont la réparation du vieux revêtement du tunnel Stéphanie et l'installation d'un nouvel éclairage, le remplacement de la dalle cassée du tunnel Montgomery, l'étanchéité de la dalle formant le toit du tunnel Tervueren et de la salle des guichets de la station de métro et le remplacement de l'éclairage, ainsi que l'étanchéité de la plaque supérieure du tunnel Rogier.*

Contrairement à ce qu'a dit M. Delva, le tunnel

plaatsgevonden.

In tegenstelling tot wat de heer Delva zegt, is de Rogiertunnel open gebleven gedurende de hele periode van de werkzaamheden, aangezien de waterdichting langs de bovenkant gebeurde. Het is wel zo dat het bovengronds verkeer, op de laan langs het Rogierplein, in twee fases werd afgesloten. De werkzaamheden hebben plaatsgevonden volgens de planning, wat op zich al een huzarenstukje is.

De werking van het incidentmanagement in de wegentunnels wordt regelmatig intern en op gezette tijdstippen met de hulpdiensten geëvalueerd. In de nabije toekomst zullen we inderdaad een snelle patrouilledienst in de tunnels invoeren. Defecte voertuigen of andere kleine obstakels in de tunnels zullen zo sneller verwijderd worden dan op dit ogenblik het geval is. Daarvoor moeten we nog een openbare aanbesteding uitschrijven. Die is voorzien in het meerjareninvesteringsprogramma voor de tunnels. Nu gebeurt dat allemaal via de politie of via de betrokken autobestuurder.

Bij werkzaamheden in de tunnels worden ook afspraken gemaakt met de betrokken partijen, zoals de aannemer en Brussel Mobiliteit, om de coördinatie te verzekeren en richtlijnen af te spreken voor als er incidenten zijn in de tunnels. Het doel is om op ieder moment een aanvaardbaar minimaal veiligheidsniveau te garanderen voor de weggebruikers in de wegentunnels.

Voor incidenten die te wijten zijn aan de werkzaamheden, bijvoorbeeld rook- of stofontwikkeling, zullen we de coördinatie tussen de aannemers, de technische diensten van Brussel Mobiliteit en de tunneloperator nog verbeteren.

Op basis van nog grondiger uitgevoerde risicoanalyses zullen we richtlijnen opstellen voor zo veel mogelijk risicogevoallen en compenserende maatregelen afspreken.

Op die manier moet de tunnel misschien niet onmiddellijk gesloten worden, terwijl er toch een minimaal veiligheidsniveau kan worden gegarandeerd voor de weggebruikers. In afwachting daarvan nemen we uiteraard geen enkel risico en blijft de tunnel gesloten.

Rogier est resté ouvert pendant toute la période des travaux, vu que les travaux d'étanchéité ont été réalisés au-dessus. Par contre, le trafic en surface a été fermé en deux phases. Et les travaux se sont déroulés selon le calendrier prévu.

La gestion des incidents dans les tunnels routiers est régulièrement évaluée en interne et avec les services de secours. Nous mettrons très prochainement en place un service de patrouille rapide dans les tunnels, notamment afin d'évacuer plus rapidement les véhicules en panne. À cette fin, nous devons encore organiser un appel d'offres. Celui-ci est prévu dans le programme d'investissements pluriannuel pour les tunnels.

À l'occasion des travaux dans les tunnels, nous avons discuté avec les parties concernées, comme l'entrepreneur et Bruxelles Mobilité, pour assurer la coordination et convenir de directives en cas d'incidents. L'objectif est de garantir aux usagers des tunnels un minimum de sécurité.

Pour les incidents imputables aux travaux, nous allons encore améliorer la coordination entre les entrepreneurs, les services techniques de Bruxelles Mobilité et l'opérateur des tunnels.

Sur la base d'analyses de risques encore plus approfondies, nous allons établir des directives pour un maximum de cas de figure et convenir de mesures.

Cela permettra peut-être d'éviter de fermer immédiatement le tunnel, tout en garantissant un minimum de sécurité aux usagers de la route. En attendant, nous ne prenons aucun risque et le tunnel reste fermé.

(poursuivant en français)

Les travaux permettant de rouvrir le tunnel avec toutes les garanties nécessaires de stabilité et de sécurité en cas d'accident se sont achevés le 28 août dans le tunnel Stéphanie.

Des travaux de finalisation du chantier - réalignement d'une partie de l'éclairage, application d'un coating de protection du nouveau béton, emballage - sont en cours de programmation et seront achevés dans les prochains mois. Ils seront réalisés de nuit. Il va de soi que nous avons donné la priorité absolue à la réouverture du tunnel

(verder in het Frans)

De stabiliteits- en veiligheidswerken die nodig waren om de Stefaniatunnel opnieuw te kunnen openen, waren op 28 augustus voltooid.

Voor de afwerking (verlichting, beschermlaag op het nieuwe beton en aankleding) wordt de komende maanden gezorgd. Die werken vinden 's nachts plaats. Het spreekt voor zich dat wij absolute voorrang hebben gegeven aan de heropening van de tunnel.

Ik dank de ambtenaren, de aannemer en de ingenieurs dat zij de termijnen hebben nageleefd en dat wij de tunnel voor 1 september hebben kunnen openen.

De stevigheid werd door een extern bureau getest en voldoet aan alle normen.

De werken hebben 7,2 miljoen euro gekost, namelijk 1,6 miljoen voor de elektromechanische installaties en 5,6 miljoen euro voor de civiele techniek. Dat is meer dan oorspronkelijk gepland. In het begin was er een bedrag van 1,5 miljoen euro uitgetrokken, maar de technische oplossingen werden aangepast om te vermijden dat er in 2017 zware renovatiewerken aan het plafond uitgevoerd zouden moeten worden.

Later komt het Stefaniaplein aan de beurt. Onze prioriteit gaat eerst naar de heropening van de Stefania- en Montgomerytunnel en de dossiers rond Reyers en Hallepoort. Nadat de zware werken voltooid zijn, kunnen wij ons op de verfraaiingswerken concentreren.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - Zullen de interventieteams enkel verantwoordelijk zijn voor de tunnels?

De heer Pascal Smet, minister. - Ja, enkel voor de tunnels.

(Opmerkingen van mevrouw Ampe)

- De incidenten zijn gesloten.

et pas à sa finition esthétique. Je rappelle qu'il ne s'agit pas de travaux superficiels, mais d'interventions lourdes et extrêmement complexes.

Je remercie les fonctionnaires, l'entrepreneur et les ingénieurs qui nous ont permis de respecter les délais et de rouvrir le tunnel avant le 1er septembre.

Les tests de résistance, réalisés par un bureau externe, rencontrent les hypothèses de calcul du renforcement et sont par conséquent concluants.

Le montant des travaux s'élève à 7,2 millions d'euros TVA comprise, soit 1,6 millions d'euros pour les équipements électromécaniques et 5,6 millions d'euros pour le génie civil.

Ce montant est plus élevé que le montant annoncé initialement. En effet, au départ, un montant de 1,5 millions d'euros était prévu uniquement pour le génie civil. Le coût du génie civil s'élève à présent à 5 millions d'euros en raison de l'optimisation des solutions techniques mises en place afin d'éviter de lourdes rénovations au plafond et les désagréments prévus en 2017. Ceci nous permet également d'éviter des coûts à long terme.

Je puis vous rassurer que la place Stéphanie ne restera pas en l'état. Nous travaillerons à son aspect esthétique dans un second temps. Nous procédons en priorité aux travaux destinés à la réouverture des tunnels Stéphanie et Montgomery et à la préparation des chantiers et/ou dossiers Reyers, Porte de Hal et suivants. Nous nous concentrerons sur l'aspect esthétique dès lors que les travaux lourds auront été réalisés.

(Remarques de Mme Delforge)

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).* - *Les équipes d'intervention ne seront-elles compétentes que pour les tunnels ?*

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

(Remarques de Mme Ampe)

- Les incidents sont clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
FABIAN MAINGAIN**

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

**betreffende "de duur van de openbare
werken in het Brussels Gewest".**

De voorzitter. - De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).* - *De regering hecht veel belang aan de herinrichting van de openbare ruimte in Brussel. De burgers hebben evenwel de indruk dat de openbare werken vaak langer duren en meer kosten dan gepland.*

Helaas bestaan er geen volledige cijfers over vertragingen bij werken in Brussel. Het platform Osiris inventariseert alle werken in Brussel en geeft informatie over de planning, maar maakt het niet mogelijk om de tijds- en budgetoverschrijdingen te objectiveren.

In de bestekken van overheidsopdrachten worden doorgaans boetes of verwijlinteresten opgelegd als de termijnen niet worden nageleefd. In Nederland pakken ze het probleem anders aan. Daar is het kenniscentrum Pianoo opgericht om de vertraging bij openbare werken te verminderen en krijgen de aannemers een financiële bonus als de werken op tijd of voor de einddatum af zijn.

Misschien moeten we een voorbeeld aan die aanpak nemen. Wij hebben de indruk dat wanneer de deadlines in Brussel niet worden gerespecteerd, het uiteindelijk toch de overheid is die het geld moet ophoesten. Meestal tracht de aannemer zijn verantwoordelijkheid te ontlopen door aan te voeren dat de complexiteit van de werken in het bestek niet goed werd ingeschat.

Hebt u cijfers over de gemiddelde duur en vertraging van de openbare werken in Brussel? Zo niet, zal er een studie komen?

In Le Soir van 10 juni 2016 verklaarde u dat de MIVB en Brussel Mobiliteit onderzochten hoe ze de duur van hun werken konden verminderen. Hoever staat die denkoefening? Welke oplossingen worden

**QUESTION ORALE DE M. FABIAN
MAINGAIN**

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

**concernant "la durée des travaux publics en
Région bruxelloise".**

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

M. Fabian Maingain (DéFI). - Le gouvernement régional porte un intérêt particulier au réaménagement du territoire à Bruxelles. Comme moi, vous savez que la durée des travaux, particulièrement en Région bruxelloise, agite aussi bien le monde politique que l'ensemble de nos concitoyens, tant l'impression - souvent vérifiée dans les faits - est grande de voir ces travaux déborder dans le temps, mais aussi en termes de budget.

Malheureusement, il n'existe pas aujourd'hui de statistiques exhaustives relatives aux retards des travaux à Bruxelles. La plate-forme Osiris, mise en place en avril 2014, recense l'ensemble des chantiers à Bruxelles et informe sur leur agenda. Elle ne permet toutefois pas d'objectiver le temps et les dépenses supplémentaires lors de la réalisation de ces travaux.

Chez nos voisins néerlandais, le problème a été envisagé d'une autre manière. Un centre d'expertise, Pianoo, a été mis en place et aide à diminuer les retards des travaux publics et à augmenter leur efficacité.

L'approche néerlandaise est différente. Nous avons tendance dans nos cahiers des charges de commandes publiques à mettre des amendes ou des pénalités spéciales de retard si les délais ne sont pas respectés. Les Pays-Bas ont renversé la problématique en instaurant un bonus financier en cas de réalisation des travaux dans les temps ou même plus rapidement. Cela constitue un incitant pour l'entreprise.

C'est une approche qui mérite d'être étudiée tant on a l'impression qu'à Bruxelles, de toute façon, quand les délais ne sont pas respectés, c'est quand même

er overwogen? Bent u op de hoogte van de methodes die het Nederlandse kenniscentrum Pianoo ontwikkeld heeft? Zouden wij die kunnen overnemen in Brussel?

Om de werken van het gewest en de gemeenten beter op elkaar af te stemmen, werd een Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen opgericht. Wat zijn de resultaten van die commissie? Welke maatregelen zult u nemen om de technische omschrijvingen in de bestekken te verbeteren?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *In het huidige systeem is het niet mogelijk om de reële uitvoeringsduur te berekenen. Een dergelijke functie zal worden bestudeerd in het kader van de nieuwe ontwikkelingen van Osiris, waarvoor een bestek is gepubliceerd. De vaststellingen en aanmaningen kunnen ons ondertussen al een idee van het aantal vertragingen geven. In 2016 waren er 35 vaststellingen.*

Ik dring er bij de MIVB en Brussel Mobiliteit op aan om de werken zo snel mogelijk uit te voeren. Sinds een tijdje worden de deadlines gehaald. Denk maar aan Vanderkindere, Janson, Stefania, tram 9 en tram 94.

Voor strategische werken, zoals de tunnels, worden

le pouvoir public qui allonge le supplément. La plupart du temps, l'entrepreneur se défausse de sa responsabilité en arguant que la complexité et la difficulté des travaux ont mal été estimées dans le cahier des charges.

J'y vois un changement intéressant de paradigme. Le système néerlandais a démontré son efficacité. Disposez-vous de données sur la durée moyenne des travaux et des retards en Région bruxelloise ? Dans le cas contraire, entendez-vous commander une étude sur le sujet ?

Dans le journal Le Soir du 10 juin 2016, vous auriez déclaré que la STIB et Bruxelles Mobilité étudiaient, pour chacun de leurs chantiers, les moyens de réduire la durée des travaux. Où en est cette étude ? Des pistes ont-elles été envisagées ? Avez-vous pris connaissance des méthodes développées par le centre d'expertise Pianoo et utilisées aux Pays-Bas ? Sont-elles transposables en Région bruxelloise ?

Afin de coordonner au mieux les niveaux communal et régional, une commission de coordination des chantiers a été mise en place. Pouvez-vous nous en donner une évaluation globale ? Quelles mesures comptez-vous prendre en vue d'améliorer la formation et l'expertise des administrations publiques, tant régionales que communales, dans la définition technique des marchés de travaux ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le système actuellement en place ne permet pas de calculer les durées réelles d'exécution. Une fonctionnalité pour observer les chantiers sera étudiée dans le cadre des nouveaux développements d'Osiris, pour lequel un cahier des charges est publié. Une idée du nombre de retards d'exécution peut cependant être déduite du nombre de constats, mises en demeure, etc. En 2016, il y a eu 35 constats de ce type.

La réduction de la durée des chantiers est un point d'action important, de la conception du projet jusqu'à la fin du chantier. J'insiste auprès de la STIB et de Bruxelles Mobilité pour des délais de chantier très courts. On y travaille d'ailleurs avec succès : Vanderkindere, Janson, Stéphanie, tram 9,

meerdere aanmoedigingsystemen toegepast, zoals het bonus-malussysteem voor de aannemers dat ik heb ingevoerd. Wij trachten goed samen te werken, maar soms kunnen onvoorziene omstandigheden de planning verstoren.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen pleit er regelmatig voor om de werktijd overdag uit te breiden tot twee shifts, wat de kosten verhoogt, maar ook een betere follow-up mogelijk maakt. Wij moeten inderdaad de coördinatie, de follow-up en de informatie verbeteren. Dat zijn allemaal zaken die wordt onderzocht in de audit die momenteel bij Brussel Mobiliteit plaatsvindt. Uit die audit zal ook blijken of er extra personeel nodig is.

Wij hebben geen contacten met het Nederlandse kenniscentrum Pianoo. Wij hebben wel soms contacten met de medewerkers van de Nederlandse minister van Openbare Werken.

Wij overwegen om de Coördinatiecommissie een nog belangrijkere rol toe te vertrouwen. De commissie kan evenwel maar efficiënt zijn als alle partners de wettelijke voorschriften naleven. Wij hebben een standaardbestek opgesteld met de administratieve en technische clausules die van toepassing zijn bij de uitvoering van openbare werken. Wij hebben voorts een opdracht uitgeschreven voor de opleiding van iedereen die bij de coördinatie van openbare werken betrokken is.

Al die maatregelen vragen tijd. Ik besef dat er nog heel wat werk aan de winkel is. De audit van Brussel Mobiliteit is een belangrijke stap.

tram 94... Depuis un certain temps, les délais sont respectés.

Pour des chantiers stratégiques comme les tunnels, des optimisations diverses sont examinées et appliquées, dont des systèmes bonus-malus pour les entrepreneurs, que j'ai introduits à Bruxelles. Nous essayons de travailler en bonne entente. Néanmoins, des imprévus peuvent perturber le planning initial.

D'autre part, la Commission de coordination des chantiers insiste également de plus en plus fréquemment pour que les périodes d'exécution en journée soient étendues à deux shifts, ce qui induit nécessairement une augmentation des coûts, mais permet aussi un meilleur suivi.

Un chantier est souvent constitué de diverses phases de concessionnaires - Vivaqua, Sibelga... -, ce qui complique les choses. Tout le monde pense que j'ai une compétence là-dedans, mais ce n'est pas le cas ! Par exemple, à Roosevelt, cela relève de Sibelga. C'est une des questions qui sera soulevée dans le cadre de l'audit en cours à Bruxelles Mobilité, puisque beaucoup de travaux sont programmés d'ici 2020 à Bruxelles. Il faut améliorer la coordination, le suivi, l'information, les indications... Tout cela, c'est de ma responsabilité. Nous allons essayer de régler ces questions, mais c'est beaucoup de travail. J'attends le résultat de l'audit pour connaître les besoins en personnel supplémentaire.

Bruxelles Mobilité doit être plus proactive. Dans ce cadre, le gouvernement a adopté le principe d'"hypercoordination" pour une meilleure coordination des chantiers sur notre territoire.

Nous n'avons pas noué de contacts avec le centre d'expertise néerlandais Pianoo. Toutefois, il nous est arrivé de nous rendre aux Pays-Bas, par exemple pour rencontrer les dirigeants du ministre néerlandais des travaux publics.

La Commission de coordination des chantiers remplit au mieux l'ensemble de ses missions. Nous envisagerons la possibilité de lui confier un rôle encore plus important. Néanmoins, il est important de souligner qu'elle ne peut être efficace que si tous les partenaires se montrent respectueux des prescrits légaux. Un cahier des charges type reprend les clauses administratives et techniques

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik noteer dat een aantal dingen worden gedaan, met name via het platform Osiris, maar een volledige studie over de vertragingen lijkt mij belangrijk om de situatie te objectiveren.*

Het is van cruciaal belang om de omvang van de werken goed te omschrijven in de bestekken. Daardoor kunnen vertragingen meestal worden voorkomen. Ik heb overigens nog geen bestek gezien waarin het bonus-malussysteem was opgenomen.

Het is altijd interessant om eens over de grenzen te gaan kijken. De Nederlanders hebben een dynamisch beleid inzake openbare werken dat positieve resultaten oplevert.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

applicables à l'exécution des travaux. Un marché relatif à la formation de tous les acteurs impliqués dans la coordination des chantiers en voirie est en cours de passation. Les acteurs visés seront formés au fur et à mesure des modifications des textes légaux en vigueur et de la plate-forme Osiris.

Bien entendu, toutes ces démarches prendront du temps. Je suis conscient du travail qu'il nous reste à réaliser. Les résultats de l'audit de Bruxelles Mobilité constitueront une étape importante.

Au cours du dernier exercice, les délais ont été respectés.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'entends qu'un certain nombre de choses sont déjà mises en place, notamment à travers la plate-forme Osiris, mais nous ne ferons pas l'économie d'une étude complète sur les retards. Cela permettra d'objectiver la situation.

L'enjeu reste la meilleure coordination des différents chantiers.

La bonne définition de l'ampleur des travaux est toujours cruciale dans un marché de ce type. C'est ainsi que, la plupart du temps, on empêche les débordements. Je n'ai pas encore vu passer de cahier de charges avec le système de bonus-malus que vous avez mis en place, mais je regarderai ce genre de clause avec attention.

Il est toujours intéressant d'aller voir à l'étranger. Les Hollandais, avec lesquels vous avez pris contact, ont une politique de gestion dynamique des travaux publics qui montre des résultats positifs.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN
GOIDSENHOVEN**

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

betreffende "de inning van boetes door de MIVB".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Onlangs maakten de media melding van de beslissing van de MIVB om de boetes beter te innen. Het systeem vertoont immers nogal wat lacunes, zoals het ontbreken van een sanctionerend ambtenaar.*

Voortaan zal niet langer Brussel Mobiliteit, maar de MIVB zelf instaan voor het opleggen van administratieve boetes. De MIVB zal binnen afzienbare tijd daartoe een ambtenaar aanstellen. In principe moest die wijziging ingaan op 16 augustus 2016, maar blijkbaar laat de aanstelling op zich wachten.

Wanneer zal het nieuwe inningssysteem van kracht worden? Kunt u ons ook zeggen hoeveel boetes en voor welk bedrag die uitgeschreven werden in 2015 en gedurende de eerste zes maanden van 2016? Welk percentage van die boetes werd daadwerkelijk geïnd? Heeft de inning van boetes met Bancontact geleid tot een stijging van dat percentage?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We moeten in de eerste plaats een onderscheid maken tussen administratieve boetes (voor het dumpen van afval, het lastigvallen van medereizigers, enzovoort) en toeslagen (voor het reizen zonder geldig vervoerbewijs, bedelen, enzovoort). De nieuwe regeling betreft alleen de administratieve boetes.*

De uitvoeringsbesluiten moeten nog genomen

concernant "la perception des amendes par la STIB".

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La presse a récemment fait allusion à une décision de la STIB de renforcer l'efficacité des collectes des amendes infligées sur le réseau. Le système appliqué jusqu'à présent souffrait de diverses lacunes, notamment l'absence d'un fonctionnaire sanctionnateur.

Dorénavant, ce n'est plus Bruxelles Mobilité, mais la STIB qui sera l'autorité en charge de l'imposition des amendes administratives. Le fonctionnaire sera prochainement désigné au sein de la STIB,

Cette disposition devait prendre effet le 16 août 2016. Il semblerait toutefois que le fonctionnaire n'ait pas encore été désigné.

À partir de quelle date le nouveau système de perception des amendes tel que publié au Moniteur belge du 5 août 2016 sera-t-il réellement d'application ?

Incidentement, pourriez-vous communiquer le nombre et le montant total des amendes infligées sur le réseau de la STIB en 2015 et pour les six premiers mois de 2016 ?

Quel est le taux de recouvrement de ces montants ?

La perception des amendes par Bancontact, instaurée dans le courant de 2015, a-t-elle apporté une amélioration au niveau de la perception des amendes ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cette ordonnance a été votée ici, dans cette commission. Il importe de distinguer tout d'abord les amendes administratives - jeter des détritiques, incommoder des personnes... - et les surtaxes - non-possession d'un titre de transport valable, mendicité... La nouvelle disposition que vous évoquez modifie uniquement le traitement des amendes administratives, et non des surtaxes.

worden en het personeel moet nog aangesteld, opgeleid en gemachtigd worden. Het systeem moet in de loop van de eerste helft van 2017 in werking treden.

In 2015 werden er 708 administratieve boetes uitgeschreven. De cijfers voor 2016 krijgt u zodra we ze hebben.

Aangezien Brussel Mobiliteit geen sanctionerend ambtenaar heeft, zijn er geen boetes geïnd. Betaling met Bancontact is alleen mogelijk voor toeslagen, niet voor administratieve boetes.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Wanneer wordt de sanctionerend ambtenaar aangesteld?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik wacht op nieuws van de administratie.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het nieuwe elektrische scooterdeelsysteem Scooty".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De Brussels start-up Scooty wil in Brussel met een deelsysteem voor elektrische scooters starten. De oprichters noemen het een innovatieve, praktische en ecologische oplossing voor de gigantische mobiliteitsproblemen in Brussel.

Des arrêtés d'exécution doivent encore être pris et des personnes désignées, formées et mandatées. Tout devrait normalement être opérationnel dans le courant du premier semestre 2017.

Quelque 708 amendes administratives ont été délivrées durant l'année 2015. Nous communiquerons les chiffres pour 2016 dès que nous en disposerons, puisque qu'ils sont toujours calculés sur une base annuelle.

En l'absence d'un fonctionnaire sanctionnateur au sein de Bruxelles-Mobilité, comme cela a été expliqué en commission, aucun montant n'a pu être perçu. Le paiement par Bancontact est uniquement possible pour les surtaxes, pas pour les amendes administratives.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Quand sera désigné ce fonctionnaire sanctionnateur ?

M. Pascal Smet, ministre.- Le dossier est en cours de préparation. J'attends des nouvelles de l'administration.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "Scooty, le nouveau système de scooters électriques partagés".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *La start-up Scooty lance son système de scooters électriques partagés, et entend apporter une solution innovante, pratique et écologique aux problèmes de mobilité à Bruxelles.*

Scooty wil klein beginnen, met een twintigtal scooters op drie locaties, maar zoals het een start-up betaamt, koesteren de oprichters ervan serieuze groeiambities. Na twee jaar willen ze al over een vloot van zevenhonderd scooters beschikken.

De manier van werken van Scooty is vergelijkbaar met die van autodeelsystemen, zoals Cambio. De gebruiker kan via een app zien waar een scooter beschikbaar is, de scooter reserveren en betalen. Om de scooter te ontgrendelen en te starten, heeft hij een code nodig, die hij ontvangt nadat hij gereserveerd heeft. Bij de scooter zit ook een helm en andere toebehoren.

Gaat het om scooters met een maximumsnelheid van 25 of van 45 km per uur? Als je wilt rijden met een scooter die sneller kan dan 25 km per uur, heb je een rijbewijs nodig, dat weliswaar inbegrepen is in een rijbewijs B. Hoe wilt u laten nagaan of de gebruiker over het juiste rijbewijs beschikt?

Een helm moet zeer goed op het hoofd passen om een goede bescherming te geven. Het is dan ook niet aan te raden om motorhelmen te delen. Als een helm op de grond valt, bestaat bovendien de kans dat een groot deel van de bescherming weg is. Hoe garandeert Scooty dat de helmen die bij de scooters horen, veilig zijn? Levert dit geen problemen op voor de verzekering?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Scooty is een Brusselse start-up uit de privésector. Voor de bedrijfsvoering ervan zijn geen speciale regels opgesteld en is geen voorafgaande toestemming nodig. Scooty zal zich net als ieder ander bedrijf moeten houden aan de verkeersreglementering. Het bedrijf kan de rijbewijzen van de gebruikers op dezelfde manier controleren als de bedrijven die autodelen aanbieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Scooty levert bij de scooters ook alle toebehoren om te voldoen aan de veiligheidsreglementering. Of dat een probleem vormt voor de verzekering, moet het bedrijf zelf uitzoeken.

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

Une vingtaine de scooters répartis sur trois sites seront mis à la disposition des utilisateurs dans un premier temps, une flotte qui, selon les grandes ambitions de Scooty, devrait s'étendre à 700 scooters dans deux ans.

Scooty fonctionne selon le même mode opératoire que Cambio pour les voitures partagées. Via une application, l'utilisateur peut localiser et réserver un scooter équipé d'un casque et d'autres accessoires. Il reçoit ensuite un code pour le déverrouiller.

Pour conduire un scooter dont la vitesse maximale est supérieure à 25km/h, un permis est requis, qui est intégré au permis B. Celle des véhicules Scooty est-elle de 25 ou 45 km/h ? Comment allez-vous vérifier que l'utilisateur possède le permis conforme ?

Le casque doit être adapté au crâne du conducteur pour le protéger correctement. Son efficacité est toutefois compromise s'il tombe sur le sol. Comment Scooty va-t-il assurer la fiabilité de ses casques partagés ? N'est-ce pas problématique pour l'assurance ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Scooty est une start-up bruxelloise issue du secteur privé. Concernant son organisation, aucune règle spéciale n'est prévue et aucune autorisation préalable n'est requise. Scooty devra, comme toute autre société, se conformer au Code de la route. La société peut vérifier les permis de conduire des utilisateurs de la même manière que les sociétés de voitures partagées.*

Scooty fournit, avec ses scooters, les accessoires conformes aux normes de sécurité. La société doit vérifier elle-même si cela pose un problème en matière d'assurance.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat is een heel beknopt antwoord. Ik begrijp dat het niet helemaal uw probleem is, omdat het gaat om een privé-initiatief, maar als het een groot succes wordt, zullen er honderden scooters rondrijden en is het geweest betrokken partij. Ik maak me niet alleen zorgen om de verzekering, maar vooral om de veiligheid van de mensen die ermee rijden.

Een aantal jaar geleden heb ik op het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) gezien hoeveel schade een helm oploopt door hem gewoon een keer op de grond te laten vallen. De bescherming is dan een heel stuk minder. Als mensen gebruik moeten maken van een helm, waarvan ze niet weten wie hem gedragen heeft en of hij nog in orde is, kunnen er drama's gebeuren. Het zou goed zijn als de administratie daarop kan wijzen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Misschien kunt u de vraag stellen aan staatssecretaris Debaets die verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de impact van de mobiliteit op de Brusselse ondernemingen".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het Vlaams Verkeerscentrum berekende dat de voorbije zomermaanden de files op de Vlaamse snelwegen niet alleen langer waren, maar dat ze er ook langer stonden dan tijdens de zomermaanden van de vorige jaren.

Voor de ondernemingen die in Brussel gevestigd zijn, kwam dat nieuws niet als een verrassing. In de halfjaarlijkse politieke barometer van Brussels

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *C'est une réponse très concise. Je comprends que cette problématique ne vous concerne pas entièrement puisqu'il s'agit d'une initiative privée. Si toutefois elle devenait populaire, ce sont des centaines de scooters qui seraient mis en circulation. La Région est donc concernée. Je me soucie non seulement de l'assurance, mais surtout de la sécurité des usagers.*

Pour éviter des drames, il importe que ceux-ci puissent être protégés par un casque conforme aux normes. L'administration devrait s'en préoccuper.

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Vous devriez adresser votre question à Mme Debaets, qui a la sécurité routière dans ses attributions.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'impact de la mobilité sur les entreprises bruxelloises".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Selon les estimations du Vlaams Verkeerscentrum (Centre flamand de la mobilité), les embouteillages sur les autoroutes flamandes étaient non seulement plus marqués, mais de plus longue durée cet été, comparativement à l'été précédent.*

Cette nouvelle n'a pas surpris les entreprises installées à Bruxelles. Dans le baromètre politique semestriel de la Chambre de commerce et union

Enterprises Commerce and Industry (BECI) antwoordde ongeveer de helft van de negenhonderd respondenten positief op de vraag of zij op korte of middellange termijn overwegen om een deel van hun activiteiten uit Brussel weg te halen. Dat is het hoogste percentage sinds de barometer in 2010 in het leven werd geroepen.

Het belangrijkste struikelblok voor de ondernemingen is, net als de voorbije vijf jaar, de mobiliteit, met dat verschil dat nu 85% van de ondervraagde ondernemers vindt dat de situatie het voorbije jaar nog verslechterd is.

Ik interpelleerde u hierover vorig jaar ook al. Toen antwoordde u dat de bedrijfswagens en het ontbreken van het gewestelijk expresnet (GEN) belangrijke factoren waren in de mobiliteitsproblemen van het Brussels Gewest. Dat is inderdaad zo.

Dat neemt niet weg dat de Brusselse regering met de MIVB, het fietsbeleid, het beleid voor deelwagens enzovoort over een aantal belangrijke instrumenten beschikt om alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken.

Bestaat er in het Brussels Gewest een tegenhanger van het Vlaams Verkeerscentrum, een instelling die berekent hoe de files in het gewest evolueren en ze vergelijkt met die van de voorbije jaren? Het zou interessant zijn om over die gegevens te beschikken.

U bent ongetwijfeld op de hoogte van de cijfers van BECI en pleegt daarover wellicht overleg met de minister van Economie. Heeft dat overleg onlangs nog oplossingen of inzichten opgeleverd?

De minister van Economie zal op zijn beurt contact hebben met de leiders van bedrijven die hun activiteiten door de mobiliteitsproblemen uit Brussel willen weghalen. Hebt u als minister van Mobiliteit ook contact met die ondernemingen? Nemen zij rechtstreeks contact met u op? Is er gestructureerd overleg met de bedrijfswereld over de mobiliteit?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het gewest beschikt niet over een equivalent van het Vlaams

des entreprises de Bruxelles (BECI), environ la moitié des 900 entreprises ont répondu par l'affirmative à la question de savoir si elles envisageaient de déplacer, à court ou moyen terme, une partie de leurs activités en dehors de Bruxelles. Il s'agit du pourcentage le plus élevé depuis le baromètre de 2010.

La mobilité reste le principal obstacle aux yeux des entrepreneurs interrogés, avec cette différence que 85% d'entre eux estiment que la situation s'est encore aggravée l'année dernière.

En réponse à une interpellation que je vous adressais l'an dernier sur le même sujet, vous évoquiez, à juste titre, les voitures de société et l'absence du réseau express régional (RER) comme facteurs déterminants des problèmes de mobilité bruxellois.

Il n'empêche que le gouvernement bruxellois dispose d'instruments importants pour développer des alternatives attrayantes à la voiture, comme les transports en commun, la politique cyclable, les voitures partagées, etc.

Existe-t-il un pendant bruxellois du Vlaams Verkeerscentrum, qui examine l'évolution des embouteillages sur le territoire de la Région ?

Quelles solutions le ministre de l'Économie et vous-même envisagez-vous, en réaction aux chiffres de BECI ?

En tant que ministre de la Mobilité, êtes-vous régulièrement en contact avec les dirigeants d'entreprises qui envisagent de quitter Bruxelles à cause des problèmes de mobilité ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il n'existe pas d'équivalent du Vlaams*

Verkeerscentrum. Mobiris is van een andere orde. Aangezien er in Brussel vooral stadswegen en geen autosnelwegen zijn, zijn er geen instrumenten om de lengte van de files op het wegennet te meten.

Ik heb de opdracht gegeven aan Brussel Mobiliteit om de leveranciers van 'floating car data' aan te spreken, zodat het gewest over dergelijke gegevens kan beschikken. We zullen ook meer detectielussen installeren op het wegennet, die iedereen via open data zal kunnen raadplegen.

Het verkeerscentrum Mobiris heeft wel een aanzienlijke toename van het 'filefilteren' waargenomen ter hoogte van de E40 door de werkzaamheden aan de Montgomerytunnel. Bovendien werd er ook gewerkt op de Brusselse Ring en in de Belliardstraat. Dat leidde tot grotere opstoppingen dan in de zomer van 2014.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hebt u contact gehad met bedrijven die willen verhuizen?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb veel contacten met bedrijven, maar ik heb nog nooit gehoord dat een bedrijf dreigt te vertrekken, als er niets gebeurt aan de mobiliteitsproblemen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de voortgang van het Taxiplan, de modernisering van de sector en Uber".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- In juni zei u dat u dicht bij een beslissing stond

Verkeerscentrum à Bruxelles. Mobiris est d'un autre ordre. Comme Bruxelles comporte principalement des voiries urbaines et pas d'autoroutes, il n'existe pas d'instruments pour mesurer la longueur des embouteillages.

Bruxelles Mobilité prendra contact, à ma demande, avec les fournisseurs de 'floating car data', pour que nous puissions disposer de telles données. Par ailleurs, nous allons installer davantage de boucles de détection sur le réseau routier, que tout le monde pourra consulter via l'open source.

Mobiris a effectivement enregistré une augmentation substantielle des manœuvres de dépassement à hauteur de l'E40, due aux travaux dans le tunnel Montgomery. Les travaux sur le ring et rue Belliard expliquent aussi l'augmentation des embarras de circulation par rapport à l'été 2014.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- Avez-vous rencontré des entreprises désireuses de déménager ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- J'ai de nombreux contacts avec les entreprises, mais aucune d'entre elles n'a jamais menacé de s'en aller si les problèmes de mobilité n'étaient pas résolus.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "l'état d'avancement du Plan taxis, la modernisation du secteur et Uber".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- En juin dernier, vous nous annonciez une décision imminente concernant

voor het Taxiplan. Ik meen dat de doorbraak van de deeleconomie een keerpunt is voor bedrijven. Daarom heeft de regering er goed aan gedaan om de tijd te nemen voor een diepgaande analyse.

Ik ben het daarmee eens, al moeten we toegeven dat het tegenwoordig hard gaat. Zowel het aanbod als de vraag is voortdurend onderhevig aan veranderingen.

In die zin moet ons beleid ook evolueren. Terwijl de regering de tijd neemt om haar beleid inzake betaald personenvervoer te moderniseren, blijven bedrijven hun diensten aanbieden en uitbreiden. Om de concurrentie met Uber aan te gaan, probeert de taxisector op eigen houtje oplossingen te zoeken, zoals met de app Splyt die in maart het daglicht zag. Is er al een evaluatie van die app?

Uber van zijn kant werkt samen met andere bedrijven om de inzet van zelfrijdende auto's in de Verenigde Staten te bespoedigen. Hoewel dat in Brussel nog niet voor morgen is, moeten we anticiperen op de vooruitgang die grote veranderingen zal teweegbrengen.

Hoe staat het met het overleg met de verschillende sectoren? Welke wijzigingen hebt u aangebracht in uw eerste strategische nota? Wanneer wordt het Taxiplan voorgesteld?

In juni jongstleden melden de media dat tien steden, waaronder Parijs, Barcelona, New York, Seoul, Toronto en Athene, van plan zijn om een gemeenschappelijk deeleconomiebeleid te ontwikkelen. Mij lijkt een internationale benadering meer gewicht in de schaal te werpen ten opzichte van wereldspelers en coherenter en rechtvaardigere oplossingen op te leveren voor alle consumenten.

Werd het Brussels Gewest uitgenodigd om deel te nemen aan de internationale vergadering? Hebt u daartoe stappen ondernomen?

le Plan taxis. Je considère que l'arrivée de nouvelles plateformes et la percée de l'économie collaborative constituent un véritable tournant avec un enjeu crucial pour nos sociétés. C'est pourquoi le gouvernement a eu raison de prendre le temps de l'analyse et la réflexion en profondeur. "Sometimes it takes more time to reach a good solution", nous disiez-vous il y a trois mois.

Si je suis d'accord avec vous, nous devons cependant admettre que le monde actuel bouge très vite. Les initiatives fusent, les projets émergent de toutes parts, les modes de déplacements mais aussi de travail, de logement..., tout change. L'offre et la demande aussi sont en mouvement constant.

En ce sens, nos politiques doivent, elles aussi, évoluer. Pendant que le gouvernement bruxellois prend le temps de moderniser sa politique de transports rémunérés de personne, les acteurs économiques continuent à proposer de nouveaux services et à se développer davantage. D'ailleurs, pour faire face à la concurrence d'Uber, le secteur des taxis essaie de trouver des solutions par ses propres moyens, comme en témoigne l'application Splyt lancée en mars dernier et proposant un service de taxis partagés. Disposons-nous d'une évaluation de ce système ?

De son côté, Uber coopère avec d'autres sociétés afin d'accélérer le déploiement des voitures autonomes aux États-Unis. Si nous ne verrons pas débouler les voitures sans chauffeurs dans les rues bruxelloises demain, notre devoir en tant que politiques est d'anticiper tous ces progrès qui, inévitablement, changent et changeront nos modes de vie.

Où en sont les concertations avec les différents secteurs ? Pouvez-vous faire le point sur les discussions ? Pouvez-vous nous faire part des modifications apportées à votre première note stratégique ? Quel est le calendrier retenu pour la présentation du Plan taxis ?

En juin dernier, un article de presse évoquait l'association de 10 villes dont Paris, Barcelone, New York, Séoul, Toronto ou encore Athènes afin d'établir une démarche commune et cohérente concernant les acteurs de l'économie collaborative. Il me semble que cette approche internationale, d'une part, aura bien plus de poids face à ces acteurs mondiaux et, d'autre part, apportera des

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik denk niet dat het Brussels Gewest een uitnodiging gekregen heeft voor die vergadering. Wat de taxisector betreft heb ik wel contacten met internationale organisaties, waardoor ik een duidelijk beeld heb van wat er in andere landen gebeurt.*

We maken vorderingen met het Taxiplan. Ik hoop het op korte termijn te kunnen voorstellen.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Ik wil u een goede raad geven: praat met mensen uit de sector. Dat hebt u niet meer gedaan sinds de maand mei.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
EMMANUEL DE BOCK**

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

**betreffende "de kosten van de
beschadigingen door het platform 'TTIP**

solutions plus cohérentes et justes pour l'ensemble des consommateurs, qu'il s'agisse des habitants ou des touristes.

La Région bruxelloise a-t-elle été invitée à participer à cette réunion internationale ? Avez-vous entrepris des démarches dans ce sens ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour répondre tout d'abord à votre dernière question, je ne pense pas que la Région bruxelloise ait été invitée à cette réunion internationale qui portait sur un thème plus large que celui de l'économie partagée. En revanche, concernant le secteur des taxis, je peux toutefois vous dire que nous sommes en contact avec des organisations internationales. Je suis régulièrement invité à participer à ces réunions grâce auxquelles on peut avoir connaissance de ce qui se passe dans les autres pays.

Quant au Plan taxis, on avance très bien. Les travaux ont repris après l'été. Je suis très optimiste en la matière et j'espère qu'à court terme, on pourra vous présenter ce Plan taxis. Nous pourrions alors en parler. Nous disposons déjà une première mouture dont on a discuté et à propos de laquelle nous avons reçu des remarques. Le gouvernement doit dorénavant prendre position. Au début de l'automne, on devrait disposer du plan.

M. Pierre Kompany (cdH).- Je vous offre un petit conseil : il faudra rencontrer les gens du secteur. Cela n'a pas été le cas depuis le mois de mai. Ils le disent dans les rues. Cela n'est pas évident, mais il faut continuer, ne pas reculer, et le faire.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE
BOCK**

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

**concernant "le coût des dégradations
menées par la plate-forme 'TTIP Game**

Game Over' in de metrostations van de MIVB''.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de onoverschrijdbare betonnen blokken en de menselijkere aanpak van bouwplaatsen tijdens de werkzaamheden van de MIVB en Brussel Mobiliteit''.

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de invoering van trambussen in het Brussels Gewest en de gevolgen van het inzetten van trambussen op het Brabantnet''.

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

AAN DE HEER PASCAL SMET,

Over' dans les stations de métro de la STIB''.

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

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "les digues de béton infranchissables et la mise en place de chantiers urbains plus humains lors des travaux de la STIB et de Bruxelles Mobilité''.

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'introduction de trambus en Région bruxelloise et l'impact du déploiement de trambus dans le Brabantnet''.

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

QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

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

betreffende "de plaatsing van de bushokjes
'Xavier Lust'".

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
ERIC BOTT**

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

betreffende "de mobiliteitsvraagstukken in
de Montgomery-wijk, de werken uitgevoerd
door Vivaqua en de hoogspanningslijn van
Elia".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,**

betreffende "de toestand van de
Tervurenlaan".

De voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de
indieners, die verontschuldigd zijn, en met
instemming van de minister, worden de
mondelinge vragen naar een volgende vergadering
verschoven.

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

concernant "la mise en place des abribus
'Xavier Lust'".

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

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

concernant "les questions de mobilité dans
le quartier Montgomery, les travaux réalisés
par Vivaqua et la ligne à haute tension
d'Elia".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M.
VINCENT DE WOLF,**

concernant "l'état de l'avenue de
Tervueren".

M. le président.- À la demande conjointe des
auteurs, excusés, et avec l'accord du ministre, les
questions orales sont reportées à une prochaine
réunion.