



**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 16 JANUARI 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 16 JANVIER 2017**

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**SOMMAIRE**

INTERPELLATIES	7	INTERPELLATIONS	7
Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	7	Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de evaluatie van het fietsbeleid".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'évaluation de la politique du vélo".	
Bespreking – Sprekers:	9	Discussion – Orateurs :	9
De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		M. André du Bus de Warnaffe (cdH) M. Bruno De Lille (Groen) M. Pascal Smet, ministre Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Interpellatie van de heer Bruno De Lille	17	Interpellation de M. Bruno De Lille	17
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de bevroering van de spoorinvesteringen van de NMBS en Infrabel en de gevolgen voor het GEN".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le gel des investissements ferroviaires de la SNCB et d'Infrabel, et les conséquences pour le RER".	
Bespreking – Sprekers:	19	Discussion – Orateurs :	19
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Bruno De Lille (Groen)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Bruno De Lille (Groen)	
Moties - Indiening	24	Ordres du jour – Dépôt	24
MONDELINGE VRAGEN	24	QUESTIONS ORALES	24

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 24	Question orale de M. Bruno De Lille 24
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 uitspraak van de Raad van State over de verdeling van de licenties voor elektrische taxi's".	concernant "l'arrêt du Conseil d'État sur l'octroi de licences pour taxis électriques".
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 27	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 27
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 vernietiging van een deel van de vergunning voor de heraanleg van de Woluwelaan".	concernant "l'annulation d'une partie du permis du réaménagement du boulevard de la Woluwe".
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul Delva, 27	Question orale jointe de M. Paul Delva, 27
betreffende "de verlenging van tramlijn 94".	concernant "le prolongement de la ligne de tram 94".
Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe 27	Question orale de M. Benoît Cerexhe 27
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 onderhoud van de vrije banen en de bus- en tramhaltes van de MIVB".	concernant "l'entretien des sites propres et des arrêts de bus et de tram de la STIB".
Mondelinge vraag van de heer Stefan Cornelis 31	Question orale de M. Stefan Cornelis 31
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 parkeerbeleid voor huisartsen op huisbezoek".	concernant "la politique de stationnement pour les médecins généralistes en visite à domicile".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 31	Question orale de M. Marc Loewenstein 31
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de aanzienlijke compensatie naast de rijweg van de op de rijweg afgeschafte parkeerplaatsen".	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la compensation significative hors voirie des places de stationnement supprimées en voirie".
Mondelinge vraag van de heer Boris Dilliès 36	Question orale de M. Boris Dilliès 36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de voorlopige aanleg van de rotonde Louiza".	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les aménagements provisoires du rond-point Louise".
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 36	Question orale de M. Paul Delva 36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de ticket- en tariefintegratie in het openbaar vervoer en de verdere uitrol van de Mobibkaart".	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'intégration billettique et tarifaire dans les transports en commun et la poursuite du déploiement de la carte Mobib".
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 37	Question orale de Mme Céline Delforge 37
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de reclame voor de auto op de bussen 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 "la promotion de la voiture sur les bus de la STIB".
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 39	Question orale de Mme Céline Delforge 39
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé

Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de afschaffing van de beoordelingsbevoegdheid voor de controleurs van de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 42

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

betreffende "het inleggen van gratis pendelbussen tussen de parkeergelegenheden aan de Kleine Ring en Winterpret".

de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la suppression de tout pouvoir d'appréciation aux contrôleurs de la STIB".

Question orale de M. Pierre Kompany 42

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

concernant "la mise en place de bus-navettes gratuits reliant les parkings de la Petite ceinture et Plaisirs d'hiver".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

**betreffende "de evaluatie van het
fietsbeleid".**

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- We hadden het fietspadenplan al lang moeten krijgen. Ik heb de samenvatting ervan, maar de details ken ik helaas niet. Het blijft nog altijd geheim. Hopelijk is het plan gebaseerd op de laatste Bicycle Policy Audit (Bypad) van 2012 of 2013. Aan de hand van een Bypad werd in ieder geval het fietsplan 2010-2015 van het gewest in 2010 opgemaakt.

De audit van 2013 bracht de toenmalige stand van zaken over het fietsbeleid in Brussel in kaart, formuleerde aanbevelingen en stelde doelstellingen op. Tevens stuurde hij aan om te werken met een prioriteitenlijst. Dat leren we alvast uit een antwoord van toenmalig minister De Lille die begin 2014 in het parlement liet weten dat de Bypad-analyse kon worden opgevraagd bij Brussel Mobiliteit. Daar krijgen we echter als antwoord dat de audit enkel voor intern gebruik is en dat het de administratie ongelukkigerwijze niet toegestaan is om die te publiceren of te verspreiden. We weten ondertussen dat minister Smet geen voorstander van een transparant fietsbeleid is en blijktbaar volgt de administratie hem daarin.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

**concernant "l'évaluation de la politique du
vélo".**

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Nous aurions dû recevoir le plan des pistes cyclables depuis longtemps, mais je n'en ai obtenu qu'un résumé. J'espère que ce plan est basé sur le dernier Bicycle Policy Audit (audit de la politique cyclable ou Bypad), comme l'a été le Plan vélo 2010-2015 de la Région.*

Début 2014, le ministre De Lille avait informé le parlement que l'audit pouvait être obtenu auprès de Bruxelles Mobilité. Or, selon cette administration, il s'agit d'un document à usage interne. Depuis lors, nous savons que le ministre Smet ne préconise pas une politique cyclable transparente et l'administration semble lui emboîter le pas.

(Remarques de M. Smet)

Nous n'avons pas reçu les documents et encore moins le Bypad de 2013. Je ne comprends pas pourquoi il ne peut pas être rendu public.

Le Bypad évalue la qualité de la politique cyclable et élabore un plan d'améliorations en concertation

(Opmerkingen van de heer Smet)

We krijgen de documenten niet en evenmin de Bypad van 2013. Ik snap niet waarom die niet openbaar gemaakt mag worden.

De Bypad evalueert de kwaliteit van het fietsbeleid en werkt in samenspraak met de lokale actoren een verbeterplan uit. Ik ben ervan overtuigd dat het goed is voor de Brusselse fietsers dat de audits bekend worden gemaakt. Als geïnformeerde burgers de vooruitgang mee kunnen volgen, zullen gemeentebesturen en het gewest beter gemotiveerd zijn om vooruitgang te boeken.

Gelet op het gebrek aan informatie over de gevoerde audits wens ik te vernemen welke audits hebben plaatsgevonden.

Klopt het dat het gewestelijk fietsbeleid voor het laatst in 2013 werd geëvalueerd? Klopt het dat het gewest de gemeente subsidies geeft om het gemeentelijk fietsbeleid te laten evalueren in een Bypad? Hebben alle gemeenten hieraan deelgenomen? Wat zijn de resultaten? Welke aanbevelingen werden er geformuleerd voor het gewest en voor de gemeenten? Welke maatregelen worden er genomen op grond van deze aanbevelingen?

Op basis waarvan maakt de Bypad zijn analyse? Is dat op basis van het Fietsplan 2015 en de gemeentelijke fietsplannen?

Is het gewest enkel geëvalueerd op basis van zijn Fietsplan of ook op basis van andere elementen? Welke gemeenten beschikken over een eigen fietsplan en konden geëvalueerd worden? Welke gemeenten hadden geen fietsbeleid en op welke manier werden zij dan geëvalueerd?

Hoeveel van de maatregelen, naar aanleiding van de audit in 2013, werden er uiteindelijk gerealiseerd? In 2013 adviseerde Pro Velo de opmaak van een prioriteitenlijst voor de precieze uitvoering van het plan, met een overzicht van de verantwoordelijkheden per niveau, een financieel overzicht, enzovoort. Werkt men intussen met deze lijst of wat is uw prioriteitenlijst?

De laatste Bypad voor het gewest dateert van 2013. Wat is daarmee gebeurd? Houdt u daar rekening mee en hoe vordert u in de opvolging van het

avec les acteurs locaux. Je suis convaincu qu'il serait utile de publier les audits. Face à des citoyens informés, les administrations communales et la Région seront davantage motivées à avancer dans ce dossier.

Vu le manque d'informations à ce sujet, j'aimerais savoir quels audits ont été réalisés.

Est-il exact que la politique cyclable régionale a été évaluée pour la dernière fois en 2013 et que la Région donne des subsides aux communes pour que leur politique cyclable soit évaluée par un audit Bypad ? Toutes les communes y ont-elles pris part ? Avec quels résultats ? Quelles recommandations ont-elles été adressées, dans ce cadre, à la Région et aux communes ? Quelles mesures en ont-elles résulté ?

Sur quoi l'analyse Bypad est-elle basée ? Sur le Plan vélo 2010-2015 de la Région et les plans vélo communaux ?

La Région n'est-elle évaluée que sur la base de son Plan vélo ? Quelles sont les communes qui disposent d'un plan vélo et qui ont pu être évaluées ? Quelles sont les communes qui n'avaient pas de politique relative au vélo et comment ont-elles été évaluées ?

Combien de mesures faisant suite à l'audit de 2013 ont-elles été réalisées ? En 2013, Pro Velo a recommandé l'élaboration d'une liste de priorités pour la mise en œuvre précise du plan avec un aperçu des responsabilités par niveau, un aperçu financier, etc. Travaille-t-on avec cette liste ? Quelles sont vos priorités ?

Avez-vous tenu compte du Bypad de 2013 et comment avancez-vous dans le suivi du plan qui en résulte ?

Où en sont les communes par rapport à leurs plans d'amélioration des conditions de circulation cycliste proposés par le Bypad ?

verbeterplan dat daaruit is voortgekomen?

Waar staan de gemeenten met hun verbeterplan?

Bespreking

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *In mei 2015 kondigde u aan dat u 80 kilometer veilige fietspaden wilde aanleggen, waarvan een deel tegen 2020 langs de Kleine Ring zou komen.*

Het is een ambitieus plan dat ik ten volle steun. Ik weet maar al te goed hoe lastig het is om te fietsen op fietspaden die eigenlijk alleen maar bestaan uit wegmarkeringen. Als er verkeersopstoppingen zijn, kan je dan de wagens niet voorbijsteken en sta je dus ook stil.

Toch denk ik dat het plan onvoldoende blijk geeft van een duidelijke visie op het fietsbeleid in ons gewest. Om een echt concreet actieplan uit te werken dat op cijfers berust, moeten we over meer evaluaties, doelstellingen en betrouwbaar cijfermateriaal beschikken.

Volstaan de uitgevoerde tellingen? Werden die uitgevoerd op initiatief van de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) of heeft uw administratie ze besteld?

Wordt er momenteel een 'Bicycle Policy Audit' (Bypad-audit) uitgevoerd? Het voordeel van zo'n doorlichting is dat ze de beleidsverantwoordelijken, de administraties en de fietsverenigingen samenbrengt en dat het ons in staat stelt om de evolutie van het fietsbeleid in Brussel vast te stellen.

In 2004, 2007 en voor de laatste keer in 2010 werden er Bypad-audits uitgevoerd. Waarom daarna niet meer? Uit de laatste audit was gebleken dat de fietsinfrastructuur in Brussel een heel klein beetje veiliger werd.

De vorige audits resulteerden in actieplannen voor de periodes 2004-2009 en 2009-2015. Er bestaat

Discussion

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- En mai 2015, vous annoncez un plan de création de 80 kilomètres de pistes cyclables sécurisées et protégées, dont des bandes cyclables le long de la Petite ceinture d'ici à 2020.

Ce plan est ambitieux et je le soutiens pleinement. Je sais combien il est inconfortable de circuler sur des pistes simplement suggérées par des traits au sol et difficile de s'intégrer dans le trafic, même quand le marquage est absent. Ce matin encore, j'ai constaté sur la chaussée de Wavre que les cyclistes n'avaient pas la possibilité de dépasser les voitures, ni à droite ni à gauche. Ils devaient donc suivre le rythme du trafic automobile, lequel était totalement congestionné. La seule possibilité consistait à monter sur le trottoir et à se frayer un passage entre les piétons.

Malgré son ambition, je doute que votre projet offre une vision claire de la politique cycliste menée par la Région. Nous manquons d'évaluations et d'objectifs, d'un vrai plan d'action reposant sur des données quantitatives.

Les comptages réalisés sont-ils suffisants ? Sont-ils menés à l'initiative d'associations comme le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) ou commandés par votre administration ? Il est difficile de lancer une telle politique sans disposer de données quantitatives fiables.

Un "Bicycle Policy Audit" (audit Bypad) est-il en cours de réalisation ? Cet outil présente l'avantage de réunir les décideurs politiques, l'administration et les associations de cyclistes. En outre, il permet de déterminer l'évolution de la politique cycliste à Bruxelles.

Le dernier audit réalisé en 2010 avait indiqué une

echter geen actieplan voor 2016-2020, afgezien van de aangekondigde aanleg van 80 km fietspaden.

Toch lijkt het mij belangrijk zo'n Bypad-audit uit te voeren, te meer daar het fietsverkeer de laatste jaren sterk toeneemt en bijgevolg ook het aantal ongevallen met fietsers.

Volgens het Iris 2-plan moet in 2018 20% van alle verplaatsingen in Brussel met de fiets worden gedaan. Momenteel is dat echter nog maar circa 6%. Veel Brusselaars zouden vaker fietsen als er meer veilige fietspaden waren.

In de pers stond onlangs te lezen dat 55% van de gewestwegen uitgerust was met fietspaden, tegenover slechts 20% van alle andere wegen. De traagheid van de aanleg van het netwerk heeft verschillende verklaringen, met name het feit dat de auto nog steeds een te grote plaats inneemt in onze maatschappij, de procedures en het grote aantal betrokken instanties, evenals het gebrek aan personeel bij Brussel Mobiliteit, waardoor het moeilijk is om grote projecten op het getouw te zetten.

Wat is uw mening over de artikels die de laatste weken in de pers verschenen?

Welke doelstellingen heeft de regering bepaald voor de uitbreiding van het fietsnetwerk op de Brusselse wegen?

Hoe ziet u de ontwikkeling van gescheiden en beveiligde fietspaden in ons gewest?

De aanleg van fietspaden op de Kleine Ring is misschien interessant om de aandacht te trekken, maar is het ook de beste keuze? Er is immers veel verkeer op de Kleine Ring en dus ook veel vervuiling. Heeft de Gracq daarom gevraagd? Ondersteunen de betrokkenen dat idee?

très faible progression des infrastructures et de la sécurité du réseau cyclable bruxellois. Il montrait aussi que ce dernier n'était pas suffisamment aménagé. La Région a réalisé des audits en 2004, 2007 et 2010. Pourquoi plus aucun audit n'a-t-il eu lieu ensuite, alors que nous nous situons à un moment charnière ?

Les derniers audits Bypad ont conduit aux plans d'action 2004-2009 et 2009-2015. Aucun plan n'est prévu pour la période 2016-2020, excepté votre déclaration sur la création de 80 kilomètres de pistes cyclables, entre autres le long de la Petite ceinture.

La nécessité de cet audit m'apparaît d'autant plus importante que nous connaissons ces dernières années une augmentation réelle et continue du nombre de cyclistes, estimée à environ 10% par an, mais également une hausse du nombre d'accidents à l'avenant.

Pour rappel, le Plan Iris 2 prévoit une part modale des vélos s'élevant à 20% d'ici 2018. Or, elle avoisine actuellement les 6%. De nombreux Bruxellois seraient prêts à enfourcher un vélo si l'espace public et les voiries étaient davantage sécurisés et sécurisants pour les deux-roues. Moi-même cycliste, j'entends ces remarques chaque semaine.

Récemment, un article de presse soulignait que 55% des voiries régionales étaient équipées de pistes cyclables, contre 20% de l'ensemble des voiries non régionales. Plusieurs faits expliquent la lenteur de réalisation de ce réseau : la place encore trop importante de la voiture dans notre société, les procédures et le nombre important de partenaires à mettre autour de la table ainsi que le manque de personnel de Bruxelles Mobilité pour mettre sur pied des projets plus importants.

Je souhaiterais avoir votre avis sur ces articles parus ces dernières semaines.

Quels objectifs le gouvernement s'est-il fixés pour compléter le réseau cyclable sur les voiries bruxelloises ?

Comment l'évolution des pistes cyclables séparées et sécurisées est-elle envisagée ?

L'idée de pistes cyclables sur la Petite ceinture est

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - De vragen van de verschillende parlementsleden kunnen we samenvatten met de leuze "meten is weten". Ook ik wil weten wat er precies gemeten wordt en wat de resultaten van die metingen zijn.

De Bicycle Policy Audit (Bypad) die in 2010 werd uitgevoerd, is online beschikbaar en vormde de basis voor het toenmalige Fietsplan. In 2013 werden dergelijke audits gestart voor alle gemeenten, maar niet opnieuw voor het gewest. Op twee gemeenten na zijn de audits in de gemeenten inmiddels afgerond.

Eind januari start een nieuw initiatief: het Brussels Bypad Forum. De gemeenten, die de audit hebben laten uitvoeren, komen een aantal keer per jaar samen om te overleggen over hoe ze ervoor kunnen zorgen dat de veranderingen niet enkel een impact hebben op de eigen gemeente, maar wel zo breed mogelijk. Dat is een zeer goede zaak.

Is het forum enkel bedoeld voor de gemeenten zelf en hun medewerkers of kunnen ook fietsverenigingen of betrokken burgers deelnemen aan de vergaderingen of de informatie raadplegen? Waar vinden burgers de informatie over de gemeentelijke Bypads?

Op die manier zouden mensen gerichter kunnen te werk gaan als ze vragen hebben bij het fietsbeleid in hun gemeente. Het zou een goede zaak zijn als het gewest het initiatief nam om alle informatie op de website van Brussel Mobiliteit beschikbaar te maken.

Een tijdje geleden kondigde staatssecretaris Debaets aan dat alle verzamelde informatie beschikbaar wordt om er bijvoorbeeld applicaties

interessante, car elle marque les esprits. Tout le monde la visualise. Cependant, est-ce vraiment pertinent ?

Ce projet de piste cyclable le long de la Petite ceinture répond-il à une demande du Gracq ? C'est tout de même un lieu où la circulation automobile est importante et donc la pollution également. Cette idée bénéficie-t-elle le soutien des acteurs ? Je n'ai pas eu l'occasion de leur poser la question.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*). - *Comme les autres parlementaires, je voudrais savoir précisément ce qui a été mesuré et quels sont les résultats de ces mesures.*

L'audit de la politique cyclable (Bypad) qui a été réalisé en 2010 est disponible en ligne et était la base de l'ancien Plan vélo. En 2013, des audits semblables ont été entamés pour toutes les communes, mais pas pour la Région. À deux communes près, les audits dans les communes sont terminés.

Fin janvier, le Brussels Bypad forum, où les communes auditées se rencontrent plusieurs fois par an pour réfléchir aux changements transcendant les limites communales, a été lancé. Les associations cyclistes ou des citoyens peuvent-ils aussi prendre part aux réunions de ce forum ou en consulter les informations ?

Où les citoyens trouvent-ils les informations relatives aux Bypads communaux ? Disposer de ces informations permettrait aux gens de cibler leurs questions à propos de la politique cyclable dans leur commune. Il serait souhaitable que la Région publie toutes les informations sur le site web de Bruxelles Mobilité. Est-ce envisageable ?

Il y a quelque temps, la secrétaire d'État Debaets a annoncé que toute l'information serait accessible, par exemple pour servir de base à des apps. Cela pourrait aussi être très utile aux cyclistes.

Quand le Plan régional vélo sera-t-il entièrement accessible ? Comment pourrions-nous suivre la progression de la réalisation des objectifs ?

Il ne faut pas avoir peur des citoyens. En mettant

voor iPads en andere mobiele telefoons op te baseren. Dit soort van informatie kan bijvoorbeeld ook heel nuttig zijn voor fietsers.

Mogen burgers deelnemen aan het forum? Kan de informatie op een gebruiksvriendelijke manier online beschikbaar gemaakt worden?

Wanneer zal het Gewestelijk Fietsplan volledig beschikbaar zijn? Hoe zullen we de voortgang van de realisatie van de doelstellingen kunnen volgen?

We moeten niet bang zijn voor de burgers. Door dergelijke informatie ter beschikking te stellen, creëert het gewest betrokkenheid. Burgers zullen meedenken en zo het fietsen in Brussel stimuleren.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mevrouw Van Achter, ik heb de volledige inhoud van het Fietsactieplan toegelicht in de commissie aan de hand van een intern werkdocument. De Vlaamse regering zou dat een non-paper noemen. De Brusselse regering zou beter ook met non-papers werken. Dan doet ze exact hetzelfde als de Vlaamse regering, die elke week nota's opmaakt die ze niet aan de parlementsleden bezorgt. Ik ben vijf jaar Vlaams minister geweest. Ik weet dus perfect hoe de Vlaamse regering werkt.

Er was dus een intern werkdocument over de aanleg van 80 km fietspaden. Ik heb in de commissie uitgelegd op welke wegen die fietspaden zouden komen. Er is dus wel transparantie. U hebt alleen geen formeel document gekregen, omdat het nog een intern werkdocument was.

De eerste audit van het gewestelijk fietsbeleid werd uitgevoerd in 2004 en leidde tot het opstellen van het eerste Fietsplan in 2005. Er volgde een tweede audit in 2007 en vervolgens nog een in 2010 om het tweede Fietsplan op te stellen. Het Fietsplan werd in 2013 met een Bypad tussentijds geëvalueerd. De laatste Bypad van 2014 concentreerde zich op het evalueren van de infrastructuur en het identificeren van de prioriteiten. Dat leidde vervolgens tot het Fietspadenplan.

Bij een Bypad stellen de onderzoekers een reeks

ces informations à leur disposition, la Région les implique. Les citoyens contribueront à la réflexion et stimuleront ainsi le vélo à Bruxelles.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Mme Van Achter, j'ai expliqué tout le contenu du Plan d'action vélo en commission sur la base d'un document de travail interne, comme en utilise le gouvernement flamand, sauf que lui, il ne les donne pas au parlement.*

Il y avait donc un document de travail interne à propos de l'aménagement de 80km de pistes cyclables. En commission, j'ai expliqué sur quelles voiries elles seraient aménagées. Il y a donc bien de la transparence. Vous n'avez reçu aucun document formel parce que c'était encore un document de travail interne.

Le premier audit de la politique cyclable a été réalisé en 2004 et il a conduit à l'élaboration du premier Plan vélo en 2005 ; il y a ensuite eu des audits en 2007 puis en 2010 pour l'élaboration du deuxième Plan vélo. En 2013, le Plan vélo a été évalué avec un audit Bypad (Bicycle Policy Audit). En 2014, le dernier Bypad s'est concentré sur l'évaluation de l'infrastructure et l'identification des priorités. Cela a mené au Plan pistes cyclables.

Dans le cadre d'un audit Bypad, les chercheurs posent une série de questions à propos de différents domaines de la politique cyclable, comme la coordination, le budget, les mesures d'accompagnement et l'infrastructure, et attribuent un score en fonction des réponses. Le Bypad est donc une évaluation de la politique cyclable, et pas du Plan vélo comme tel, mais il donne lieu à des

vragen over verschillende domeinen van het fietsbeleid, zoals de coördinatie, het budget, de flankerende maatregelen en de infrastructuur. Afhankelijk van het antwoord wordt er een score gegeven.

De Bypad evalueert dus niet het Fietsplan als zodanig, maar wel het fietsbeleid, aan de hand van een reeks internationaal afgetoetste vragen. Vervolgens komen er dan aanbevelingen op basis waarvan eventueel een Fietsplan kan worden opgesteld. Dat gebeurde in 2004 en 2010.

Toen ik opnieuw minister werd, heb ik beslist om op dat moment geen nieuwe Bypad te laten uitvoeren, om de doodeenvoudige reden dat we reeds weten wat ons te doen staat: er moeten meer afgescheiden fietspaden komen. In plaats van nog maar eens een nieuwe analyse of studie te laten uitvoeren of een zoveelste actieplan op te stellen, heb ik ervoor gekozen om meer actie te ondernemen. Ik kom daar zo dadelijk op terug.

Vanaf 2012 biedt het gewest de gemeenten de mogelijkheid om een gemeentelijke audit te organiseren. Anderlecht, Brussel, Schaarbeek, Watermaal-Bosvoorde, Vorst en Jette zijn daarop ingegaan. In 2014 en 2015 volgden Evere, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Agatha-Berchem en in 2016 heb ik beslist de gewestelijke subsidies voor infrastructuur en parkeergelegenheid te koppelen aan de uitvoering van de audit. Zo trokken we ook de laatste gemeenten over de streep. De heer Dillières heeft dus gelijk: het gaat nu om gemeentelijke Bypads.

Het is de bedoeling dat de gemeente op basis van een Bypad een gemeentelijk fietsplan goedkeurt. Alleen hebben Brussel-Stad en Molenbeek dat nog niet gedaan.

In 2013 kwam er een tussentijdse evaluatie van het Fietsplan 2010-15, met een prioriteitenlijst en een planning. Omdat toen bleek dat grote delen van het Fietsplan niet gerealiseerd werden, hebben we bij het begin van deze regeerperiode besloten de acties verder te zetten.

De eerste actie was het opstellen van een prioriteitenlijst, als intern document, met de vraag welke afgescheiden fietspaden we tegen 2020 willen realiseren.

recommandations sur la base desquelles un Plan vélo peut être élaboré. C'est ce qui s'est passé en 2004 et 2010.

Lorsque je suis redevenu ministre, j'ai décidé de ne pas faire réaliser un nouveau Bypad, pour la simple raison que nous savions déjà ce que nous avons à faire : réaliser davantage de pistes cyclables séparées. Au lieu de faire réaliser une énième étude ou d'élaborer un énième plan d'action, j'ai choisi d'agir davantage.

Depuis 2012, la Région offre aux communes la possibilité de réaliser un audit communal. Une dizaine d'entre elles en ont profité. En 2016, j'ai décidé de coupler l'octroi des subsides régionaux pour l'infrastructure et le stationnement à la réalisation de l'audit. Cela a convaincu les dernières communes de réaliser cet audit. M. Dillières a raison : il s'agit donc désormais de Bypad communaux.

L'objectif est d'inciter les communes à adopter un plan vélo communal sur la base d'un Bypad. Seules la Ville de Bruxelles et Molenbeek ne l'ont pas encore fait.

En 2013, une évaluation intermédiaire du Plan vélo 2010-2015 a fixé une liste de priorités et un calendrier. Comme il était apparu que de grandes parties de ce plan n'étaient pas réalisées, nous avons décidé de poursuivre les actions au début de cette législature.

La première action a été l'élaboration d'un document interne listant les priorités et s'interrogeant sur le type de pistes cyclables que nous souhaitons réaliser d'ici 2020.

(poursuivant en français)

Ce sont les fameux plans de 80km de piste cyclable séparée et sécurisée, dont certains sont déjà réalisés, comme à l'allée Verte.

Nous avons évidemment préparé des dossiers en vue de l'obtention des permis pour ces pistes séparées, sécurisées mais aussi surélevées. Nous nous situons maintenant à la moitié de la législature. Contrairement à ce que certains pensent, je ne fais que me concerter avec toutes les parties prenantes. Malheureusement, les communes ne sont pas toujours stables dans leur approche.

(verder in het Frans)

Dat zijn dus die 80 km afgescheiden en veilige fietspaden, waarvan er al een deel klaar is, zoals in de Groendreef.

Uiteraard hebben wij dossiers voorbereid om vergunningen aan te vragen voor afgescheiden, veilige en verhoogde fietspaden. Ik zou ook willen dat het sneller ging, maar ik moet overleg plegen met alle stakeholders en helaas hebben de gemeenten soms de neiging om van mening te veranderen of heerst er verdeeldheid.

Soms is de belemmering louter van politieke aard, zoals in het geval van de Franklin Rooseveltlaan. Mensen zijn het beu dat sommige politici projecten blokkeren in de hoop om zo de stemmen te winnen van een handjevol tegenstanders van een project. Ze hebben ook de buik vol van de conflicten tussen het gewest en de gemeenten.

Desondanks hebben we een aantal vergunningen gekregen om fietspaden aan te leggen, zoals voor de Generaal Jacqueslaan en de Franklin Rooseveltlaan. Dit jaar kunnen we bijvoorbeeld ook beginnen met de werken voor de aanleg van een afgescheiden fietspad langs de Poincarélaan en we leggen de laatste hand aan het project voor de Kleine Ring. Niet alleen de Gracq (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) is daar voorstander van, ook Pro Velo en de Fietsersbond waren vragende partij.

De Kleine Ring is een zeer goed voorbeeld. Het is een belangrijke verkeersader met heel veel plaats voor auto's, terwijl voetgangers en fietsers stiefmoederlijk behandeld worden. Dat is niet de bedoeling.

We hebben de plannen voor de fietspaden opgesteld en we zullen de aanvragen voor de vergunningen binnenkort indienen. Voor sommige delen van de Kleine Ring is dat al gebeurd. Dit jaar zullen er werken uitgevoerd worden aan het Madouplein en op het stuk weg tussen IJzer en de Saintelettesquare. We boeken vooruitgang, al verloopt het overleg met sommige instanties nogal moeizaam.

Minister-president Vervoort en ik zijn bezig met de herziening van het vademecum voor Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO) en Brussel

Elles sont parfois divisées, changent d'opinion... Ce n'est pas évident. Je préférerais aussi avancer plus rapidement.

Cependant, nous faisons face parfois à des blocages purement politiques, comme cela a été le cas à l'avenue Roosevelt. Les gens en ont assez de ce genre de responsables politiques qui s'opposent à un projet uniquement pour récolter les voix de quelques mécontents. Ils ne supportent plus non plus les conflits entre Région et communes.

Néanmoins, nous avons introduit et obtenu un certain nombre de permis. Par exemple, les travaux d'aménagement d'une piste cyclable séparée sur le boulevard Poincaré vont commencer cette année. Le permis a été obtenu pour le boulevard Général Jacques et l'avenue Roosevelt, ainsi que de nombreux autres. Nous mettons la dernière main au projet de la Petite ceinture. C'est important car non seulement le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) est demandeur, mais aussi Pro Velo, le Fietsersbond, etc.

La Petite ceinture est un très bon exemple. Elle permet aux automobilistes, mais aussi aux cyclistes, d'aller d'un point à un autre. Or, elle offre énormément d'espace aux automobilistes, mais très peu aux piétons et aux cyclistes, ce qui constitue une aberration.

Les plans sont dessinés et les permis vont bientôt être introduits. Les demandes de permis ont d'ailleurs déjà été déposées pour certains tronçons. Le projet sera réalisé cette année à la place Madou, de même que la partie entre Yser et Saintelette.

Le projet des 80km de piste cyclable avance, mais péniblement en raison des concertations qui se déroulent plus ou moins bien avec certaines personnes.

Je suis occupé, avec Rudi Vervoort, à revoir le vade-mecum pour Bruxelles Développement urbain (BDU) et pour Bruxelles Mobilité, qui donnera des instructions urbanistiques aux communes et à la Région pour la création de pistes cyclables.

Force est de constater qu'aujourd'hui, les pistes cyclables sont peintes sur la voirie, ce qui est très dangereux. Il faut avoir, dans l'ordre, le trottoir, la piste cyclable éventuellement peinte et les voitures

Mobiliteit. Daarin staan de stedenbouwkundige instructies die de gemeenten en het gewest in acht moeten nemen bij de aanleg van fietspaden.

Op dit moment bestaan fietspaden immers vaak enkel uit wegmarkeringen op de rijbaan, wat niet veilig is. Voor de nieuwe fietspaden is het de bedoeling dat ze van de rijbaan afgescheiden worden door een strook van parkeerplaatsen, die als buffer dient tussen de fietsers en de rijdende auto's. Dat zal dus in het nieuwe vademecum staan dat we hopelijk voor de zomer kunnen verspreiden.

Afgelopen zomer heeft de regering ook een actieplan tegen fietsdiefstal goedgekeurd. Het zal worden geïntegreerd in het gewestelijke veiligheidsplan dat de minister-president dit jaar zal opstellen.

We zullen ook het aantal ondergrondse fietsparkings verder ontwikkelen. Er is er al een in het metrostation De Brouckère. De gemeenten hebben op hun beurt besloten het aantal fietstrommels te verdubbelen.

Het Brussels Gewest zal ook zorgen voor de aanleg van nog ontbrekende fietspaden en een aantal kleine ingrepen verrichten. We moeten ook nog de gewestelijke fietsroute (GFR) afwerken, waarbij we soms wat vertraging oplopen door de vergunningsaanvragen.

We zullen ons ook toelagen op gerichte communicatie op basis van een onderzoek dat we in januari gestart hebben. Ik verwacht de resultaten deze zomer.

Ten slotte zijn we ook opnieuw aan het onderhandelen met Villo om het systeem te verbeteren.

(verder in het Nederlands)

We concentreren ons op afgescheiden fietspaden, de strijd tegen fietsdiefstallen, het afwerken van de gewestelijke fietsroutes (GFR), een veel gerichtere communicatie en de promotie van de elektrische fiets. Het klopt dat we die prioriteiten niet als dusdanig in een afzonderlijk Fietsplan hebben opgenomen. We weten echter wat er moet gebeuren en moeten ons daarop focussen.

Dat neemt niet weg dat ik de komende weken de

en stationnement qui doivent servir de tampon entre les vélos et les voitures en circulation. Cela sera prévu comme tel dans le vade-mecum qui, je l'espère, sera publié avant l'été.

Ensuite, nous avons le plan d'action contre le vol de vélos. Le gouvernement l'a approuvé cet été. J'ai eu l'occasion de vous le présenter en commission. Il sera intégré dans le Plan régional de sécurité du ministre-président, qui sera élaboré cette année.

Les parkings souterrains pour vélos seront développés. Il existe déjà un tel parking à la station de Brouckère et un autre sera prochainement aménagé à la station Bourse. C'est une première en Région bruxelloise.

De leur côté, les communes ont décidé en 2016 de doubler le nombre de boxes à vélos. Nous interviendrons également au niveau des tronçons manquants et procéderons aux petites interventions nécessaires.

Nous devons encore finaliser les Itinéraires cyclables régionaux (ICR). Les travaux avancent bien, mais sont parfois retardés par les demandes de permis.

Comme indiqué dans les notes générales, nous comptons aussi nous concentrer sur la communication. L'étude de profil a été lancée au mois de janvier. Nous pourrions effectuer une communication ciblée sur la base de ses résultats, qui sont attendus pour cet été.

Enfin, nous avons engagé de nouvelles négociations avec Villo pour améliorer le système.

(poursuivant en néerlandais)

Nous nous concentrons sur les pistes cyclables séparées, la lutte contre le vol de vélos, l'achèvement des ICR, une communication plus ciblée et la promotion du vélo électrique. Il est exact que nous n'avons pas repris ces priorités dans un plan vélo spécifique, mais nous savons ce que nous devons faire et nous nous focalisons sur ces questions.

J'évaluerai les prochaines semaines en interne les réalisations en cours. Sur la base de nos expériences, j'examinerai si une autre approche est nécessaire et je répéterai ensuite cette démarche

realisaties intern zal evalueren. Op basis van de ervaringen die we gehad hebben, bekijk ik of een andere benadering niet nodig is. Dat zal ik de komende weken in eerste instantie zelf doen en nadien herhalen met de regering.

Het verbaast me dat de resultaten van de Bypads niet online staan. Ik zal dat nakijken en zo nodig zal ik ze openbaar maken.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Het forum is in principe voor de gemeenten, niet met de verenigingen. De verenigingen werken samen met de gemeenten. Wij wilden een forum waar de gemeenten gemakkelijker onderling en met het gewest kunnen praten. Dat neemt niet weg dat we na verloop van tijd de verenigingen daar eventueel bij kunnen betrekken. Om het vertrouwen van de gemeenten te winnen, heb ik echter beslist om de zaken eerst onderling te bespreken.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb nooit ontkend dat het parlement een samenvatting van het document heeft gekregen, maar als de minister een samenvatting kan geven, dan kan hij toch even goed het volledige document geven. Ik begrijp niet waarom het document intern moet blijven. Bovendien is de Commissie voor Toegang tot Bestuursdocumenten dezelfde mening toegedaan. Ze vindt het logisch dat u me dat document geeft.

Uit uw antwoord blijkt dat de gemeenten niet echt willen meewerken of zich terugtrekken als puntje bij paaltje komt. Waarom bent u niet transparanter in uw doelstellingen? Dan kunt u aantonen dat u een fietspad wel wilt aanleggen in een bepaalde gemeente en dat het niet aan u ligt dat er geen vooruitgang wordt geboekt. Hoe meer transparantie, hoe meer u kunt aantonen dat we één lijn moeten trekken om vooruitgang te boeken op het vlak van de fietspaden.

We hebben er allemaal baat bij dat u het Fietspadenplan en de gemeentelijke Bypads ter beschikking stelt. Het document van 2010 is inderdaad online beschikbaar. De tussentijdse evaluatie van 2013 en de evaluatie van de

avec le gouvernement.

Je m'étonne que les résultats des Bypad ne soient pas en ligne. Je vais examiner cela et, au besoin, les rendre publics.

(Remarques de M. De Lille)

Le forum est en principe destiné aux communes, pas aux associations. Ces dernières travaillent avec les communes. Nous voulions un forum où les communes discutent ouvertement entre elles et avec la Région, notamment pour gagner leur confiance. Cela n'empêche pas qu'après un certain temps, les associations puissent également y participer.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je n'ai jamais nié que le parlement avait reçu un résumé du document, mais si le ministre peut donner un résumé, il peut aussi donner le document complet. Je ne comprends pas pourquoi le document doit rester en interne. La Commission d'accès aux documents administratifs estime aussi vous devriez me donner le document.*

Il ressort de votre réponse que les communes ne veulent pas vraiment collaborer ou se retirent au bout du compte. Pourquoi ne pas exposer vos objectifs de manière plus transparente ? Cela vous permettrait de démontrer que vous voulez bien aménager une piste cyclable dans telle ou telle commune et que ce n'est pas à vous qu'on doit imputer le manque d'avancées.

Tout le monde gagnerait à ce que le Plan vélo et les Bypad communaux soient rendus publics.

Le problème est que nous ne savons pas quelles sont les priorités. Nous savons juste qu'il y a trop peu de pistes cyclables séparées et que l'infrastructure n'est pas satisfaisante. Il est urgent d'y travailler. Je me réjouis que vous soyez disposé à transmettre les documents

infrastructuur in 2014 echter niet, evenmin als de gemeentelijke Bypads. Het zou een goede zaak zijn om de documenten online beschikbaar te maken. Op die manier kunnen de burgers de situatie in hun gemeente volgen. Daarbij heeft iedereen alleen maar te winnen en zo kan er vooruitgang worden geboekt.

Het probleem is net dat we niet weten wat de prioriteiten zijn. We kunnen niet overal nagaan waar er al dan niet een kilometer fietspad bijkomt. We weten alleen dat er te weinig afgescheiden fietspaden zijn en dat de infrastructuur niet afdoende is. Daarvan moet dringend werk worden gemaakt. Ik ben blij dat u bereid bent om de documenten over te maken.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik hoop dat de verenigingen bij het forum betrokken worden. Ze zijn inderdaad vaak op gemeentelijk vlak actief, maar het zou handiger zijn als ze niet elke gemeente apart moeten contacteren.

Bovendien is het logisch dat het gewest de informatie onmiddellijk op de website van Brussel Mobiliteit aanbiedt.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

**betreffende "de bevroering van de
spoorinvesteringen van de NMBS en
Infrabel en de gevolgen voor het GEN".**

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

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *J'espère que les associations seront impliquées dans le forum, car si elles sont souvent actives à l'échelon communal, il serait plus pratique qu'elles ne doivent pas contacter chaque commune séparément.*

Par ailleurs, il serait logique que la Région présente immédiatement l'information sur le site de Bruxelles Mobilité.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION 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 "le gel des investissements
ferroviaires de la SNCB et d'Infrabel, et les
conséquences pour le RER".**

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De NMBS en Infrabel hebben hun investeringsprogramma bekendgemaakt. Daaruit blijkt dat beide spoorwegmaatschappijen fors besparen in nieuwe investeringen.

Volgens De Tijd zou dat een nieuw uitstel voor het gewestelijk expresnet (GEN) betekenen. Net op een moment dat nog maar eens duidelijk wordt wat voor een doder fijnstof is, in het bijzonder voor kleine kinderen, geven de spoorwegmaatschappijen de boodschap "Kom naar Brussel met de auto, want wij kunnen u niet naar Brussel brengen".

Ik heb deze interpellatie ingediend op 14 december, toen we net een paar smogdagen hadden, maar ook de volgende dagen, met het mooie en koude weer dat voorspeld wordt, zouden we er nog wel een paar kunnen krijgen.

Het slechte nieuws wordt een beetje verzacht door de lichte uitbreiding vanaf 12 december van het aanbod van de S-treinen. De NMBS kondigde trots aan dat er op verschillende S-lijnen wat meer treinen zouden rijden. Met meer wordt dan in de meeste gevallen één per uur bedoeld. Dat is ruim onvoldoende om van een echt GEN-aanbod of S-lijnaanbod te kunnen spreken. Wat Brussel op het gebied van treinen nodig heeft, is eigenlijk een soort supermetro die om het kwartier rijdt. Als je een trein gemist hebt, dan heb je snel een andere. Dat is de enige manier om het GEN aantrekkelijk te maken.

Bovendien gaat er een nieuw station open, Arcade, maar de toegang daartoe wordt bemoeilijkt doordat de liften voor mensen met een beperkte mobiliteit nog niet klaar zijn. Dat soort boodschappen maakt het moeilijk om niet cynisch te worden.

U hebt aangekondigd dat vertegenwoordigers van de gewesten in de raden van bestuur van beide spoorwegorganisaties zitting zullen hebben. Is dat al zo en wat heeft dat al opgeleverd?

U overlegt elke drie maanden met de andere ministers die bevoegd zijn voor Mobiliteit. U zou aan de bevoegde federale minister duidelijk maken dat de gewesten bij het Vervoerplan van 2017 betrokken moesten worden. Kunt u daar iets meer over vertellen? Welke aanpassingen heeft dat opgeleverd?

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Le SNCB et Infrabel ont dévoilé leur plan pluriannuel d'investissement (PPI), qui se caractérise par d'importantes réductions des investissements.*

De Tijd y voit un nouveau report du projet de réseau express régional (RER). Au moment où le caractère meurtrier des particules fines est à nouveau mis en exergue, les sociétés de chemin de fer envoient le signal qu'il faut venir à Bruxelles en voiture, parce qu'elles ne peuvent plus s'en charger.

J'ai déposé cette interpellation le 14 décembre, pendant des jours de smog. Un phénomène que nous risquons de revivre dans les prochains jours.

La mauvaise nouvelle a été quelque peu adoucie par le léger élargissement de l'offre de trains S à partir du 12 décembre. Celle-ci ne dépassera toutefois pas la fréquence d'un train par heure dans la plupart des cas, ce qui est largement insuffisant.

L'ouverture de la nouvelle station Arcade est annoncée, mais les ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite ne sont pas encore prêts. Il est difficile de ne pas devenir cynique avec ce genre d'annonce.

Vous avez annoncé que des représentants des Régions siègeraient dans les conseils d'administration des deux sociétés. Est-ce le cas et qu'en est-il résulté ?

Lors de votre rencontre trimestrielle avec les autres ministres de la Mobilité, vous comptiez signifier clairement au ministre fédéral que les Régions devaient être associées au Plan de transport 2017. Pourriez-vous en dire plus ?

Le PPI de la SNCB et d'Infrabel va à l'encontre de la volonté inscrite dans l'accord de gouvernement bruxellois d'élargir sensiblement l'offre ferroviaire bruxelloise, avec des trains toutes les quinze minutes aux heures de pointe. Qu'avez-vous entrepris pour atteindre cet objectif ?

Le gouvernement bruxellois exigera-t-il du gouvernement fédéral une politique plus ambitieuse pour Bruxelles ? Le réseau du RER doit être presque totalement déployé avant 2020. Les économies de près de trois milliards d'euros

Het investeringsprogramma van de NMBS en Infrabel staat haaks op het Brusselse regeerakkoord, dat een gevoelige uitbreiding van de bediening van de Brusselse stations beoogde, met tijdens de spitsuren een frequentie van treinen om het kwartier. Welke stappen hebt u genomen om die doelstelling te realiseren?

Zal de Brusselse regering er bij de federale regering op aandringen om ambitieuzer te zijn voor Brussel? Het GEN moet zo snel mogelijk, dat wil zeggen vóór 2020, volledig uitgerold worden. Daarnaast moeten ook de besparingen van bijna 3 miljard euro bij de spoorwegbedrijven teruggeschroefd worden.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In het verleden stelde ik al een vraag over het investeringsprogramma van de NMBS. U zei toen dat u zelf met een verlanglijstje naar Infrabel of de NMBS was gestapt. U beloofde ons daarvan een kopie te bezorgen, maar tot nu toe hebben we die niet gekregen.

Is de Brusselse regering effectief met een aantal vragen naar de federale regering, de NMBS of Infrabel gestapt? Wat stond er op dat verlanglijstje? Op welke punten wou de gewestregering dat de investeringen zich richtten? Hebt u het investeringsprogramma van de NMBS en Infrabel reeds ontvangen, nu dat document afgewerkt is? Blijkbaar is het een van die documenten die minder openbaar zijn dan zou moeten.

De heer Pascal Smet, minister.- De N-VA zetelt wel in de federale regering!

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is voor de N-VA niet zo eenvoudig om het investeringsprogramma te pakken te krijgen! Ik vermoed dat het probleem bij de NMBS ligt. Nu de bestuurders bij de NMBS gewijzigd zijn, zal dat probleem wellicht verdwijnen. Hopelijk kunnen de nieuwe N-VA bestuurders het over een andere boeg gooien. Dat zal nodig zijn aangezien de

imposées aux sociétés de chemin de fer doivent être réduites.

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *En réponse à l'une de mes précédentes questions sur le programme d'investissement de la SNCB, vous m'avez dit avoir transmis une liste de demandes à Infrabel ou à la SNCB, dont vous nous aviez promis une copie. Or, nous n'avons rien reçu.*

Quels sont les investissements privilégiés par le gouvernement régional? Avez-vous pris connaissance du programme d'investissement de la SNCB et d'Infrabel? Ces documents sont vraisemblablement moins publics qu'ils ne sont censés l'être.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La N-VA siège au gouvernement fédéral!*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *La N-VA peine à obtenir le programme d'investissement. Ce problème de transparence devrait, espérons-le, disparaître avec la présence de nouveaux administrateurs à la SNCB.*

Les investissements prévus par la SNCB pour

NMBS transparantie nodig heeft.

Welke investeringen zullen naar Brussel vloeien? Kunt u ons daar meer uitleg over verstrekken? Stroken de geplande investeringen met uw verlanglijstje?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We zullen de nota ter beschikking stellen. Mevrouw Van Achter, het heeft twee jaar geduurd voordat de federale regering, waarin de N-VA vertegenwoordigd is, erin geslaagd is om de gewestelijke vertegenwoordigers op te nemen in de raad van bestuur.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als het van de N-VA afhing was, was dat al veel vroeger gebeurd.

De heer Pascal Smet, minister.- De kracht van verandering is de realiteit van de stilstand geworden. Ik stel alleen maar vast dat het twee jaar heeft geduurd. Ondertussen is de vertegenwoordiging goedgekeurd in januari. Eind deze maand zal de eerste raad van bestuur van zowel Infrabel als van de NMBS plaatsvinden met regionale vertegenwoordigers.

We hebben dat inderdaad bekendgemaakt. Ik heb dat afgedwongen. De NMBS heeft haar procedures voor een deel moeten herzien. U weet dat de NMBS en Infrabel net als oude dames moeilijk hun gewoontes wijzigen. Het gaat al beter. De bereidheid tot samenwerken bij de NMBS en bij de bevoegde federale minister is nu groter in vergelijking met vroeger. Maar het blijft toch vaak beperkt tot informatiedoorstroming en het akte nemen van vragen en prioriteiten van het gewest. De opvolging ervan is vaak minder duidelijk.

De heer De Lille heeft het al aangekaart. De enorme besparingen die de federale N-VA en MR-regering de spoorwegen heeft opgelegd, zijn totaal onbegrijpelijk. Iedereen kent de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen en Brussel. De spoorwegen zijn een van de belangrijkste actoren om die problemen op te lossen, maar ze zullen een vijfde van hun subsidies verliezen tijdens deze legislatuur. Dat heeft natuurlijk een weerslag op het investerings- en vervoersplan.

Bruxelles figurent-ils sur votre liste ? Sont-ils conformes à vos espérances ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La liste des demandes vous sera transmise. Mme Van Achter, il a fallu deux ans pour que le gouvernement fédéral, dont fait partie la N-VA, parvienne à accepter les représentants régionaux au sein du conseil d'administration.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Si cela avait dépendu de la N-VA, c'eut été le cas beaucoup plus tôt.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La force du changement s'est transformée en réalité de l'immobilisme. À la fin de ce mois, le conseil d'administration d'Infrabel et de la SNCB se réunira pour la première fois dans sa nouvelle composition.*

Nous avons bataillé pour en arriver là, car la SNCB et Infrabel ne changent pas facilement leurs habitudes. La volonté de collaboration est plus forte qu'auparavant du côté de la SNCB et du ministre fédéral compétent, mais ceux-ci se contentent souvent de transmettre l'information et de prendre acte des questions et des priorités de la Région, tandis que le suivi laisse à désirer.

Les énormes économies imposées par le gouvernement fédéral aux sociétés de chemin de fer sont incompréhensibles, compte tenu du rôle majeur de celles-ci dans la résolution des problèmes de mobilité autour d'Anvers et Bruxelles.

Le Plan de transport 2017 de la SNCB entre en vigueur le deuxième dimanche de décembre 2017. Il comporte une série d'améliorations pour le désenclavement de Bruxelles, à savoir une offre de trains renforcée le samedi et des horaires élargis.

La situation est loin d'être parfaite. Certaines gares bruxelloises ne sont desservies que par un train par heure, alors que nous réclamons un

Het Vervoersplan 2017 van de NMBS treedt op de tweede zondag van december 2017 in werking. Het bevat een aantal verbeteringen voor de ontsluiting van Brussel, namelijk meer treinen op zaterdag en een uitgebreide dienstregeling. Een aantal verbeteringen traden al in december 2016 in werking, vooral voor lijn 26 in het weekend, terwijl er vroeger op zaterdag en zondag geen trein op die lijn reed.

De toestand is verre van perfect. Een aantal Brusselse haltes wordt nog altijd maar door één trein per uur bediend, zoals Ukkel-Stalle of Simonis. We blijven dan ook vragen naar minstens vier treinen per uur in de spits en twee treinen per uur tijdens de daluren, voor alle stations van het gewest, maar we krijgen geen gehoor bij de MR- en N-VA-regering of beter de N-VA- en MR-regering, want zo liggen de verhoudingen op dit punt.

Het Brussels Gewest heeft altijd een constructieve houding aangenomen en blijft dat doen.

Wat de stapsgewijze uitbreiding van het aanbod naar een optimale bediening betreft, zijn de laatste signalen uit het meerjarig investeringsplan van de NMBS en Infrabel tamelijk negatief. Officieel kennen we de investeringsplannen nog niet. Er was een vrij goede informatiedoorstroming bij de opmaak van het Vervoersplan. Bij het investeringsplan, zowel van Infrabel als van de NMBS, is die doorstroming helemaal weggefallen. Ik zal dat ook melden op de volgende vergadering van de ministers van Mobiliteit.

De uiteindelijke uitbreiding naar vier sporen van de lijnen 161 en 124 lijkt niet gerealiseerd te worden voor 2025. De NMBS heeft zich bereid verklaard de beschikbare infrastructuur maximaal te benutten tegen 2020-2025. De spooroperator verkent nu verschillende opties om bepaalde, met vier sporen uitgeruste trajecten optimaal te benutten. Een van de eisen die we op tafel legden, is om dat te onderzoeken en ons op de hoogte te houden, want de NMBS is nogal snel geneigd te zeggen dat iets onmogelijk is om technische redenen. Dan wil ik wel weten wat die technische redenen zijn. Kloppen de argumenten die ze aanvoeren wel? Soms gaat het gewoon om onwil. Uiteraard volgen we dit verder op.

minimum de deux trains par heure et de quatre trains par heure aux heures de pointe pour l'ensemble des gares de la Région. Nous ne sommes toutefois pas entendus par le gouvernement MR - N-VA, à moins qu'il ne faille parler du gouvernement N-VA - MR.

La Région bruxelloise a toujours eu et conserve une attitude constructive.

Nous n'avons pas encore pris officiellement connaissance du plan pluriannuel d'investissement (PPI) d'Infrabel et de la SNCB, mais les éléments qui nous parviennent sont plutôt négatifs par rapport à notre objectif de service optimal. Alors que nous avons été plutôt bien informés au moment de l'élaboration du Plan de transport, il en va tout autrement pour le PPI. Je ne manquerai pas de le signaler lors de la prochaine réunion des ministres de la Mobilité.

Il semblerait que l'élargissement à quatre voies des lignes 161 et 124 ne sera pas réalisé pour 2025. L'opérateur ferroviaire examine, à notre demande, diverses options d'exploitation optimale de certaines lignes à quatre voies. La SNCB a en effet tendance à rejeter un peu rapidement certaines options en invoquant des arguments techniques. Nous voulons connaître ces arguments et les vérifier, car il s'agit parfois de mauvaise volonté de sa part.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Uw antwoord ontgoochelt mij enigszins. Enerzijds ben ik blij dat het gewest eindelijk twee vertegenwoordigers heeft. We hopen dat die echt iets kunnen veranderen. Anderzijds gaat het om een negatief verhaal aangezien we nog jaren op echte resultaten zullen moeten wachten.

Dat staat haaks op wat u nog niet zo lang geleden gezegd hebt tijdens een debat over het gewestelijk expresnet (GEN). U was er toen van overtuigd dat de federale regering in 2017 haar beloftes wel zou nakomen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb nooit gezegd dat ik daar "overtuigd" van was.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De heer Doyen was er ook bij. Wij hebben u toen gezegd dat wij niet geloofden, met al die besparingen die de federale regering doorvoert...

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb me constructief opgesteld en gezegd dat ik "hoopte" en "dat ik niet kon geloven dat...". U begrijpt toch de toon van die zin? Indien de NMBS haar beloftes niet nakomt, draagt de MR daarin een bijzonder zware verantwoordelijkheid. Wij hebben een bijdrage geleverd tot een constructieve dialoog en zullen dat blijven doen, maar ik heb nooit gezegd dat ik "overtuigd" was van de goede afloop van de zaak.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik herinner mij enkel dat wij gezegd hebben dat wij onmogelijk konden geloven dat de investeringen er zouden komen, gezien de zware besparingen die door de federale overheid worden doorgevoerd. Nu dat vandaag inderdaad ook zo blijkt te zijn, is dat een streep door de rekening van alle Brusselaars, maar ook van de mensen die in Brussel komen werken of het gewest bezoeken.

De heer Pascal Smet, minister.- De verantwoordelijkheid ligt bij de federale regering, de N-VA en de MR...

De heer Bruno De Lille (Groen).- Misschien moeten we met deze commissie een motie indienen om u onze steun te betuigen en te vragen dat de federale overheid de besparingen die ze Infrabel en

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je me réjouis du fait que la Région compte enfin deux représentants au sein du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel. Par contre, je suis déçu d'apprendre que nous devons encore attendre des années avant de voir de réels résultats.*

Lors d'un débat pas si lointain sur le RER, vous sembliez pourtant convaincu que le gouvernement fédéral respecterait ses promesses en 2017.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je n'ai jamais dit que j'en étais convaincu.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *M. Doyen et moi-même avons alors fait savoir que nous n'y croyions pas, à cause des mesures d'économie du gouvernement fédéral.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *J'ai dit que "j'espérais" et "que je ne pouvais pas croire que...", mais je n'ai jamais dit que j'étais "convaincu" d'une issue heureuse. Nous nous sommes toujours efforcés d'entretenir un dialogue constructif. Si la SNCB ne respecte pas ses engagements, le MR portera une lourde responsabilité.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je me souviens seulement avoir exprimé des doutes quant à la concrétisation des investissements escomptés, étant donné les économies importantes imposées par le niveau fédéral. Ces doutes se confirment aujourd'hui et c'est une immense déception pour tous les Bruxellois, mais aussi pour ceux qui visitent Bruxelles ou y travaillent.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Le gouvernement fédéral est responsable de cette situation.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Nous devrions peut-être déposer un ordre du jour motivé pour manifester notre soutien à Infrabel et la SNCB et demander que les autorités fédérales*

de NMBS heeft opgelegd, terugdraait, zodat het Brussels Gewest krijgt waar het recht op heeft.

De heer Pascal Smet, minister.- Dan richt ik me tot de heer Chahid, als vertegenwoordiger van de meerderheid in het parlement.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Is het niet mogelijk om op het einde van een interpellatie een motie in te dienen? Is het voldoende dat ik aankondig dat we een motie zullen indienen?

De voorzitter.- U dient uw motie schriftelijk aan te kondigen, waarna u twee dagen tijd krijgt om ze effectief in te dienen.

Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De N-VA is heel tevreden dat ze eindelijk bestuurders heeft bij de NMBS. Dat was een programmapunt van onze partij. We hebben daar vaak om gevraagd en er ook werk van gemaakt.

De NMBS is inderdaad een tanker, een oude dame die moet verjongen en afslanken. Het is dan ook niet slecht dat de NMBS moet besparen. Het bedrijf hoeft zich niet in te laten met hotels en restaurants. Het moet zich focussen op zijn kerntaak en dat is treinen laten rijden, en liefst ook zoveel mogelijk in het Brussels Gewest, via een goed GEN.

Wij steunen u dus zeker in uw verzuchtingen. Net als u zijn we vragende partij voor de uitbouw van het GEN, zoals vermeld in ons partijprogramma. Op federaal niveau interpellieren wij de minister daar ook over en mijn collega Inez De Coninck voelt hem geregeld aan de tand over de NMBS.

Het is dan ook teleurstellend dat we het investeringsprogramma nog niet kennen. Mijn partij weet daar niets over en ook u hebt het investeringsprogramma nog niet gekregen.

De heer Pascal Smet, minister.- U hebt een communicatieprobleem binnen uw partij.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Neen, het probleem ligt bij de NMBS.

lèvent les économies qu'elles leur ont imposées.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je me tourne alors vers M. Chahid, en tant que représentant de la majorité dans ce parlement.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Ne suffit-il pas que j'annonce le dépôt d'un ordre du jour motivé en conclusion de mon interpellation ?*

M. le président.- *Vous devez annoncer par écrit votre ordre du jour motivé. Après quoi, vous disposez de deux jours pour son dépôt effectif.*

La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *La N-VA se réjouit de compter des représentants au conseil d'administration de la SNCB.*

Les économies ne sont pas une mauvaise chose pour la SNCB, qui est une très vieille entreprise. Elles doivent l'inciter à se concentrer sur sa tâche essentielle : faire rouler des trains, de préférence le plus possible en Région bruxelloise, grâce à un bon RER.

Nous vous soutenons dans vos aspirations à développer le RER. Ma collègue Inez De Coninck interpelle régulièrement le ministre fédéral sur cette question.

Il est frustrant de ne rien savoir sur le programme d'investissement.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous avez un problème de communication au sein de votre parti.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Non, le problème est à la SNCB.*

De heer Pascal Smet, minister.- Ik kan niet geloven dat het kabinet van uw vicepremier niet over dat document beschikt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik weet het niet.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb zelf nog voor de federale regering gewerkt. Ik weet hoe die dingen gaan. Ik heb zelfs nog voor een MR-kabinet gewerkt, stelt u zich voor!

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik denk dat de PS via haar bestuurders over meer kopieën beschikt dan de N-VA. We zullen het dossier alleszins volgen. Ik hoop dat u dat evenzeer zult blijven doen.

Ik noteer ook dat wij uw nota krijgen. We zullen er de minister aan herinneren als hij het alsnog zou vergeten.

Moties - Indiening

De voorzitter.- Naar aanleiding van de interpellatie kondigen de heer Bruno De Lille en mevrouw Céline Delforge de indiening van een gemotiveerde motie aan, overeenkomstig met artikel 119.2 van het reglement.

(zie p. 45)

[Een eenvoudige motie werd op 23 januari 2017 ingediend door de heren Ridouane Chahid, Marc Loewenstein en Pierre Kompany.]

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne peux pas croire que le cabinet de votre vice-premier ministre ne possède pas ce document.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je ne suis pas au courant.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je sais comment les choses se passent au sein d'un cabinet fédéral, car j'y ai travaillé.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le PS doit posséder davantage de copies que la N-VA, via ses administrateurs. Quoi qu'il en soit, nous continuerons à suivre ce dossier et espérons que vous en ferez de même.*

Je retiens également que vous allez nous transmettre votre liste de demandes, que nous ne manquerons pas de rappeler au bon souvenir du ministre.

Ordres du jour - Dépôt

M. le président.- En conclusion de l'interpellation, M. Bruno De Lille et Mme Céline Delforge annoncent le dépôt d'un ordre du jour motivé conformément à l'article 119.2 du règlement.

(voir p. 47)

[Un ordre du jour pur et simple a été déposé le 23 janvier 2017 par MM. Ridouane Chahid, Marc Loewenstein et Pierre Kompany.]

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

**betreffende "de uitspraak van de Raad van
State over de verdeling van de licenties voor
elektrische taxi's".**

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De Brusselse regering besliste enkele jaren geleden om 50 vergunningen voor elektrische taxi's toe te kennen. Na een selectieprocedure kwamen negentien taxibedrijven in aanmerking voor een of meerdere vergunningen. Om het aantal vergunningen per taxibedrijf te spreiden, werd beslist dat een bedrijf maximaal zeven vergunningen kan krijgen.

Enkele bedrijven die de selectie niet haalden, hebben beroep aangetekend bij de Raad van State. Die heeft hun onlangs gelijk gegeven. In een arrest van 28 september vernietigde de raad het besluit van de Brusselse regering van 12 december 2013 waarop de toekenning van de vergunningen voor elektrische taxi's is gebaseerd.

De Raad van State oordeelde dat het maximum van zeven vergunningen per taxibedrijf op geen enkele juridische basis berust en niet gemotiveerd werd door de gewestregering. Verder oordeelde de raad dat het niet billijk is dat de jury voor de waardering van de oplaadsnelheid geen rekening hield met de oplaadpalen die door de kandidaat-bedrijven werden voorgesteld.

Het arrest betekent een groot probleem voor de huidige houders van de vergunningen, aangezien de taxi's al jaren rondrijden. In het belang van de continue dienstverlening oordeelde de Raad van State dat de Brusselse regering vier maanden tijd heeft - tot 28 januari dus - om een oplossing te vinden. Gedurende die periode mogen de betrokken taxibedrijven met elektrische taxi's blijven rondrijden.

Welke denksporen ziet u om het probleem op te lossen? Zal er een nieuwe selectieprocedure georganiseerd worden? Dreigt het gewest door de getroffen bedrijven in gebreke gesteld te worden?

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

**concernant "l'arrêt du Conseil d'État sur
l'octroi de licences pour taxis électriques".**

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Le gouvernement bruxellois a décidé, il y a quelques années, d'octroyer 50 licences pour taxis électriques. Dix-neuf sociétés de taxis avaient été retenues au terme d'une procédure de sélection, et il avait été décidé d'octroyer maximum sept licences par société.*

Quelques sociétés non sélectionnées avaient alors introduit un recours devant le Conseil d'État, qui leur a récemment donné raison. Dans son arrêt du 28 septembre, le Conseil d'État annule l'arrêté du gouvernement bruxellois du 12 décembre 2013 octroyant les licences pour taxis électriques, jugeant que le maximum de sept licences par société ne repose sur aucune base juridique et n'est pas motivé. Il juge également non équitable le fait que le jury n'a pas tenu compte, pour apprécier la vitesse de chargement, des bornes de chargement que les sociétés candidates proposaient.

L'arrêt constitue un problème majeur pour les détenteurs actuels des licences, étant donné que les taxis circulent depuis plusieurs années. Dans l'intérêt de la continuité du service, le Conseil d'État a accordé au gouvernement bruxellois un délai de quatre mois - soit jusqu'au 28 janvier - pour trouver une solution.

Quelles pistes envisagez-vous pour résoudre le problème ? Une nouvelle procédure de sélection sera-t-elle organisée ? La Région est-elle menacée de mise en demeure par les sociétés concernées ? La solution cadrera-t-elle avec le Plan taxis et les réformes du secteur ?

Le délai sera-t-il respecté ? Dans la négative, quelles seront les conséquences pour la Région ? Avez-vous consulté le secteur ?

Zal de oplossing stroken met het Taxiplan en de hervormingen in de sector?

Kan de timing gehaald worden? Wat zijn de consequenties voor het gewest als dat niet het geval is? Hebt u overleg gepleegd met de sector?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het arrest van de Raad van State heeft het besluit van de Brusselse regering over de toekenning van de vergunningen voor een taxidienst met elektrische voertuigen nietig verklaard. U weet ongetwijfeld dat het de vorige regering is, die die vergunningen heeft afgeleverd.

We hebben ons laten bijstaan door een extern advocatenbureau om het arrest te analyseren. We zullen de door de Raad van State vastgestelde termijn naleven.

Op 27 oktober 2016 werden de betrokken taxibedrijven schriftelijk op de hoogte gebracht.

We hebben het dossier ondertussen opnieuw onderzocht met het oog op de opmaak van een nieuw besluit. Dat zal in de komende weken vorm krijgen, op basis van de opmerkingen van de Raad van State en van het advocatenbureau.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er komt dus een nieuw regeringsbesluit. Moet het parlement dat goedkeuren of kan de regering de zaak op eigen houtje afwerken?

De heer Pascal Smet, minister.- De regering kan dat op eigen houtje doen.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik noteer dat de termijn gerespecteerd zal worden. We kijken daar met zijn allen naar uit.

- *Het incident is gesloten.*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *L'arrêt du Conseil d'État a annulé l'arrêté du gouvernement bruxellois accordant des autorisations d'exploiter un service de taxis au moyen de véhicules électriques, qu'avait délivrées le précédent gouvernement.*

Nous avons requis l'assistance d'un cabinet d'avocats externe pour analyser l'arrêt. Le délai fixé par le Conseil d'État sera respecté.

Les sociétés de taxis concernées ont été informées par écrit le 27 octobre 2016.

Nous avons réexaminé le dossier en vue de l'élaboration d'un nouvel arrêté, qui prendra forme dans les prochaines semaines.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Il y aura donc un nouvel arrêté du gouvernement. Le parlement devra-t-il l'approuver ou le gouvernement peut-il agir d'initiative ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Le gouvernement peut agir d'initiative.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je note que le délai sera respecté.*

- *L'incident est clos.*

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 vernietiging van een deel van de vergunning voor de heraanleg van de Woluwelaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de verlenging van tramlijn 94".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

Bij afwezigheid van de indiener wordt de toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul Delva geacht te zijn ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het onderhoud van de vrije banen en de bus- en tramhaltes van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Hoe trambeddingen, busbanen en haltes eruitzien, bepaalt in grote mate hoe omwonenden en*

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'annulation d'une partie du permis du réaménagement du boulevard de la Woluwe".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "le prolongement de la ligne de tram 94".

M. le président.- À la demande de l'auteure, la question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel est retirée et transformée en question écrite.

En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale jointe de M. Paul Delva est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "l'entretien des sites propres et des arrêts de bus et de tram de la STIB".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je souhaiterais vous interroger sur l'entretien des sites propres de la STIB, qu'ils soient bitumés, pavés, gazonnés,

reizigers de omgeving ervaren. Hoe en hoe vaak worden de trameddingen en de busbanen onderhouden? Wie is daar verantwoordelijk voor?

Hoe worden de tram- en bushaltes schoon-gemaakt? Is het bedrijf dat de haltes beheert daar als enige verantwoordelijk voor? Wie onderhoudt de haltes als er geen wachthokje staat?

Volgens de beheerovereenkomst van de MIVB wordt de netheid van de metro- en premetro-stations permanent geëvalueerd. Hoe zit het met de tram- en busbeddingen, de haltes en de perrons?

Permanente evaluatie kan zorgen voor een betere follow-up van de klachten en problemen. Er worden inspanningen gedaan om de gewestwegen schoon te houden, maar het onderhoud van de beddingen en perrons van de MIVB laat te wensen over.

laissés en friche ou garnis de pelouses synthétiques. Par la même occasion, je vous interrogerai sur l'entretien des arrêts de tram et de bus.

En effet, l'aspect de ces sites propres et arrêts, pourvus ou non d'abribus, a des conséquences importantes sur la manière dont les riverains, mais aussi ceux qui empruntent la voirie, perçoivent leur environnement ainsi que sur la qualité de vie générale qui en découle.

Comment ces sites propres sont-ils entretenus ? Qui en assure la propreté ? La STIB ? D'autres acteurs régionaux ?

Au-delà de la simple question de la propreté quotidienne de ces sites propres, je souhaiterais vous interroger sur le rythme de leur entretien. En effet, leur dégradation participe de manière globale à la formation d'une image moins positive de l'environnement urbain : pavés déchaussés, nids de poule, mauvaises herbes...

De même, comment est assuré le nettoyage des arrêts de tram et de bus ? La présence d'abribus renvoie-t-elle toute la responsabilité de ces fonctions vers la seule entreprise qui gère ces mêmes abribus ?

Lorsque les arrêts - de plus en plus autonomes avec les plates-formes en béton formant des quais d'embarquement - ne sont pas pourvus d'abribus, quelles sont les autorités en charge de ces missions ?

Le contrat de gestion de la STIB prévoit, parmi les indicateurs de performance retenus, l'évaluation permanente du degré de propreté des stations de métro et de prémétro de notre réseau. Je souhaiterais savoir ce qu'il en est et ce qu'il en sera demain, dans le cadre de la renégociation du nouveau contrat de gestion entre la Région et la société régionale de transports en commun, des sites propres, des arrêts et des quais d'embarquement.

Un indicateur permanent permettrait en effet un meilleur contrôle et un meilleur suivi des plaintes et défauts constatés. Des efforts sont réellement déployés en ce qui concerne la propreté des voiries régionales, mais l'entretien des sites propres et des quais de la STIB laisse à désirer.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Het onderhoud van de wachthokjes van de MIVB gebeurt door de concessiehouder en beperkt zich tot schoonmaak en reparaties.*

De netheid van de tram- en busbeddingen en de perrons wordt verzekerd door de wegbeheerder: voor de gemeentewegen is dat een van de negentien gemeenten en voor de gewestwegen Net Brussel.

De schoonmaak gebeurt steeds van gevel tot gevel, maar de onderhoudsfrequentie kan door de wegbeheerder bepaald worden. De wegbeheerder is ook verantwoordelijk voor het plaatsen en ledigen van de vuilnisbakken.

Het gras op de tram- en busbeddingen wordt door de MIVB aangeplant, maar het onderhoud is voor rekening van de wegbeheerder. In de praktijk echter liggen alle grasbeddingen langs gewestwegen en worden ze meermaals per jaar gemaaid door Brussel Mobiliteit.

Wanneer een tram- of busbedding berijdbaar is, zoals die in de Brugmannlaan, de Stallestraat en de Jachtlaan, is de MIVB verantwoordelijk voor het onderhoud tussen de sporen en op 50 cm aan weerszijden van de sporen. Ook als de tramsporen over de autoweg lopen, zoals in de Alsebergsesteenweg, zorgt de MIVB voor het onderhoud.

Kuilen in het wegdek of loszittende straatstenen worden door de MIVB zo snel mogelijk hersteld, ook 's nachts. Wanneer een grondige renovatie nodig is, vernieuwt de MIVB het wegdek volledig, zoals dat recent is gebeurd in de Rogierlaan en de Van Lintstraat.

De MIVB en Net Brussel zitten niet altijd op dezelfde golflengte. Ik hoop dat ze in de komende weken een protocolakkoord zullen ondertekenen en dat het thema zal worden opgenomen in de volgende beheerovereenkomst.

De toepassing Fix My Street zal naar openbare netheid worden uitgebreid. De problemen die de burgers melden, zullen meteen in het computersysteem worden opgenomen en naar de juiste beheerder gestuurd, namelijk de betrokken gemeente of Net Brussel.

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

M. Pascal Smet, ministre. - L'entretien des abris placés aux arrêts du réseau de la STIB incombe au concessionnaire, qu'il s'agisse de missions effectuées dans le cadre de contrats signés entre une commune et l'un des concessionnaires qui se partagent le marché ou de missions effectuées dans le cadre de conventions transitoires passées entre la STIB et un concessionnaire. Les missions d'entretien se limitent au nettoyage des abris et à leur réparation, lors de bris de vitre ou autres dégradations, par exemple.

La propreté des sites propres comme des quais, qu'ils se situent sur les trottoirs, dans leur extension ou encore au milieu de la chaussée le long d'un site propre, relève du gestionnaire de la propreté de chaque voirie concernée : chacune des 19 communes pour les voiries communales, et Bruxelles-Propreté pour les voiries régionales.

Quelle que soit l'autorité concernée, cette responsabilité s'entend de façade à façade. Le rythme d'entretien relève de la responsabilité des acteurs de la propreté. Le placement de poubelles publiques et leur rythme de vidange dépendent également de chaque gestionnaire de la propreté.

Lorsqu'un site propre est engazonné, la pose du gazon est effectuée par la STIB en fonction des contraintes techniques pour éviter des dégâts aux voies et fixations. L'entretien du gazon - et donc sa tonte - relèvent, comme pour la propreté, du gestionnaire de voirie concerné. En pratique, tous les sites de tram engazonnés se situent sur des voiries régionales et c'est donc Bruxelles-Mobilité qui en assure l'entretien au moyen de plusieurs campagnes de tonte annuelles.

Lorsqu'un site propre est carrossable, comme c'est le cas à l'avenue Brugmann, à la rue de Stalle ou à l'avenue de la Chasse, la maintenance de la voirie relève de la responsabilité de la STIB entre les voies et sur 50cm de part et d'autre de celles-ci, tout comme lorsque les voies de tram se trouvent sur la chaussée, une situation présente à la chaussée d'Alseberg.

Les nids de poule ou pavés déchaussés sont réparés par des équipes de la STIB qui interviennent ponctuellement, en ce compris de nuit, pour éviter l'interruption de l'exploitation. Lorsqu'une voirie

ou un site nécessitent une rénovation plus en profondeur, la STIB renouvelle complètement le revêtement de la chaussée, comme cela a été effectué récemment avenue Rogier ou rue Van Lint.

La STIB et Bruxelles-Propreté sont parfois en désaccord. J'espère, avec Mme Laanan, que nous pourrons signer un accord de protocole entre ces deux organismes dans les prochaines semaines. Le futur contrat de gestion de la STIB contiendra également un volet consacré à ce thème.

Le système Fix My Street sera étendu à la propreté publique en permettant aux citoyens de signaler des problèmes qui devront être répercutés immédiatement dans le système informatique et transmis aux gestionnaire adéquats, à savoir soit la commune concernée, soit Bruxelles-Propreté. J'espère conclure prochainement les négociations sur un accord de protocole avec la STIB et Bruxelles-Propreté. En tout cas, les responsabilités de chacun sont maintenant clarifiées.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Dit is een kafkaïaanse situatie: de concessiehouder van de bushokjes, de gemeenten, Brussel Mobiliteit, Net Brussel en de MIVB dragen elk een deel van de verantwoordelijkheid.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het is inderdaad belachelijk.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Vijf verschillende instanties staan in voor de netheid van de tram- en busbeddingen, de perrons en de bushokjes! De kwalijke toestand waarin die plekken zich bevinden, mag niet langer een weerslag hebben op de omgeving en het gebruik van het openbaar vervoer. Ik hoop dat het protocolakkoord er snel zal zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er is al een akkoord gesloten voor de korte termijn. In tegenstelling tot de regering ben ik echter*

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Vous qui aimez la coordination, vous avouerez que cette situation est un peu kafkaïenne. C'est soit la société d'abribus, soit les communes, soit Bruxelles Mobilité, soit Bruxelles-Propreté, soit la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB).

M. Pascal Smet, ministre.- C'est en effet ridicule.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Cinq intervenants éventuels différents pour s'occuper de la propreté de sites propres, des quais ou des abribus ! Et le résultat n'est pourtant pas extraordinaire. Pas mal d'efforts ont été déployés par les uns et les autres sur la voirie, et il est vraiment dommage de laisser aujourd'hui ces sites dans un état qui ne mène pas à un environnement de qualité ni même à l'utilisation des transports en commun. J'espère que cet accord se concrétisera - et pour un mieux en termes de propreté sur le terrain - dans les prochaines semaines.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons maintenant un accord à court terme, mais vous connaissez mon opinion, qui n'est pas celle du

voorzitter van een betere bevoegdheidsverdeling. De gemeenten zouden bevoegd moeten zijn voor alles wat de netheid betreft. En daar is een tweede akkoord voor nodig.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER STEFAN CORNELIS

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

betreffende "het parkeerbeleid voor huisartsen op huisbezoek".

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 MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de aanzienlijke compensatie naast de rijweg van de op de rijweg afgeschafte parkeerplaatsen".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

gouvernement : je suis en faveur d'une meilleure répartition des compétences dans ce domaine, et que tout ce qui relève de la propreté soit de la responsabilité communale, qu'il s'agisse de voiries régionales ou communales ou des arrêts de la STIB. Même si je suis régionaliste de nature, cela me semble une organisation logique. Il faut clarifier la situation pour les citoyens. Mais pour cela, il faut un accord !

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. STEFAN CORNELIS

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

concernant "la politique de stationnement pour les médecins généralistes en visite à domicile".

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

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la compensation significative hors voirie des places de stationnement supprimées en voirie".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Volgens het Iris 2-plan zal het gewest samen met de gemeenten bestuderen hoe het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg tegen 2018 met 16% kan worden verminderd. Daarbij wordt ook nagegaan hoe die vermindering kan worden gecompenseerd met parkeerplaatsen buiten de openbare weg. De concrete werkwijze zal in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan staan.

Artikel 40 van de ordonnantie van 26 juli 2013 bepaalt dat het Iris 2-plan dienstdoet als gewestelijk mobiliteitsplan in afwachting van de goedkeuring van een gewestelijk mobiliteitsplan. Aangezien dat laatste nog niet is gebeurd, is het Iris 2-plan nog altijd van kracht.

Met het regeringsbesluit van 18 juli 2013 werd bevestigd dat de schrapping van parkeerplaatsen op de openbare weg behoorlijk moet worden gecompenseerd door parking.brussels. De vraag is wat er precies onder een behoorlijke compensatie moet worden verstaan. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag over dat onderwerp preciseerde u dat de regering nog niet had beslist over een methode om het aantal ter compensatie aangeboden plaatsen te bepalen.

Parking.brussels stelt een berekeningsmethode voor op basis van de vraag naar parkeerplaatsen, de absorptiecapaciteit en het behoud van voorbehouden parkeerplaatsen. In uw antwoord merkte u op dat het aantal parkeerplaatsen dat ter compensatie zal worden aangeboden, afhankelijk is van de berekeningsmethode.

Wanneer zal de regering de berekeningswijze voor de ter compensatie aangeboden parkeerplaatsen vaststellen?

Op welke objectieve criteria zijn de drie scenario's van parking.brussels gebaseerd?

Hoeveel parkeerplaatsen buiten de openbare weg heeft parking.brussels al gerealiseerd?

Welke plannen heeft parking.brussels om het parkeerplaatsen aan te bieden ter compensatie?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Selon le Plan Iris 2, "en concertation avec les communes, une réduction de 16% du stationnement en voirie à l'horizon 2018 sera étudiée et pourrait être confirmée dans le Plan régional de stationnement, sachant que le stationnement hors voirie contribuera significativement à compenser la suppression des places de stationnement en voirie. Les modalités précises de la réduction seront également arrêtées dans le cadre de l'élaboration du Plan régional de stationnement." Ce Plan Iris 2 a été rendu contraignant par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instaurant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

L'article 40 de l'ordonnance prévoit que "le Plan Iris 2, tel qu'approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010, fait fonction de plan régional de mobilité jusqu'à l'adoption d'un plan régional de mobilité conformément à la présente ordonnance". Le gouvernement n'ayant pas encore adopté de Plan régional de mobilité, le Plan Iris 2 est toujours contraignant.

Par ailleurs, l'arrêté du gouvernement bruxellois du 18 juillet 2013 consacre le principe de compensation significative hors voirie des emplacements de stationnement supprimés en voirie. Cette compensation est, par ailleurs, une mission de parking.brussels.

La diminution de 16% est donc bien liée à une compensation "significative". Reste à savoir ce qu'on entend par ce qualificatif.

En réponse à ma question écrite n° 441, vous me précisez que le gouvernement doit encore décider d'un mode de calcul des compensations à partir d'une proposition de parking.brussels.

Quant à parking.brussels, il propose un mode de calcul reposant sur trois scénarios fondés sur la demande de stationnement, la capacité d'absorption et la conservation du stationnement réservé.

Dans votre réponse, vous expliquez également que la part du nombre de places supprimées en voirie faisant l'objet d'une compensation hors voirie dépend du scénario choisi.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het parkeeragentschap parking.brussels zal de regering dit jaar nog een berekeningsmethode en praktische voorwaarden voorstellen. Het agentschap moet vaak studies uitvoeren om een objectief beeld te krijgen van de invloed die de heraanleg van de openbare ruimte kan hebben op de parkeergelegenheid. Het moet daarbij ook maatregelen voorstellen ter compensatie van geschrapte parkeerplaatsen.*

Die impact is echter niet altijd makkelijk objectief te beschrijven, want we zouden daarbij in principe ook rekening moeten houden met bijkomende parkeerplaatsen die buiten de openbare ruimte beschikbaar worden gemaakt, zoals in woningen, kantoorgebouwen en hotels. We kunnen dat alleen maar inschatten op basis van stedenbouwkundige vergunningen. Dit jaar nog zal parking.brussels een overzicht opstellen van alle parkeerplaatsen op de openbare weg in het Brussels Gewest en onderzoeken op welke manier de parkeerplaatsen buiten de openbare weg in kaart kunnen worden gebracht.

Parking.brussels werkt momenteel aan een voorstel met twee compensatiescenario's, een maximalistisch en een minimalistisch. Het voorstel berust op drie basiscriteria.

Het eerste criterium is de vraag naar parkeerplaatsen op basis van de bevolkingsdichtheid, het aantal gezinnen, het wagen- en garagebezit en het

Quand le gouvernement a-t-il prévu de fixer le mode de calcul des compensations ?

Quels sont les critères objectifs définissant les trois scénarios proposés par parking.brussels et permettant de compenser significativement, hors voirie, les places de stationnement supprimées en voirie ?

Combien de places de stationnement hors voirie ont-elles été créées par parking.brussels en compensation de celles supprimées en voirie ?

Quels sont les projets pilotés par parking.brussels pour compenser, hors voirie, les places de stationnement supprimées en voirie ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'agence de stationnement parking.brussels soumettra au gouvernement, cette année encore, une proposition de méthode de calcul ainsi que les modalités applicables. Pour l'heure, elle reçoit régulièrement des missions d'étude visant à objectiver, dans le cadre de projets de réaménagement de l'espace public, l'impact de ceux-ci sur le stationnement, et à formuler des propositions de compensation. Hormis la méthode de calcul, l'objectivation n'est toutefois pas un exercice facile, car des emplacements de parking supplémentaires en dehors de l'espace public et de nouvelles places de parking dans les habitations, bureaux et hôtels sont créés tous les jours.

La croissance du nombre de places de parking en dehors du domaine public doit aussi être prise en considération. À cet effet, des données précises sont nécessaires, qui ne sont disponibles qu'au travers des permis d'urbanisme délivrés et réalisés. L'agence de stationnement créera, cette année encore, une banque de données régionale inventoriant tous les emplacements de parking en voirie et analysera le moyen de recenser les places hors voirie.

Parking.brussels élabore actuellement une proposition à deux scénarios reposant sur trois principes ou critères fondamentaux, inspirés du fait que le calcul doit démontrer le besoin existant en compensation :

aanbod aan alternatieve vervoermiddelen, zoals openbaar vervoer en carsharing.

Het tweede criterium betreft het absorptievermogen van de zones rondom degene waar er parkeerplaatsen verdwijnen. De wetenschappelijk erkende drempel daarvoor bedraagt 85%.

Het derde criterium is het behoud van de gereserveerde parkeerplaatsen.

Bij de heraanleg van het Koningin Astridplein in Jette gaan bovengrondse parkeerplaatsen verloren. Ter compensatie komt er een ondergrondse parking met 200 parkeerplaatsen onder het plein. Elke compensatie van verdwenen parkeerplaatsen moet gemeld worden aan parking.brussels. Tot nu heeft het agentschap nog maar weinig meldingen ontvangen, wat wijst op een beperkt aantal compensatieprojecten.

Momenteel onderzoekt het agentschap de compensatiemogelijkheden voor de parkeerplaatsen die zullen verdwijnen ten gevolge van de heraanleg van de Elsensesteenweg en het Fernand Cocqplein.

Buiten de openbare weg komen er ongeveer 8.000 extra parkeerplaatsen in het kader van de projecten voor overstapparkings. Die moeten we meetellen ter compensatie van de parkeerplaatsen die op de openbare weg zullen verdwijnen.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik ben mij ervan bewust dat er niet overal plaats is om parkeerplaatsen buiten de openbare weg te creëren, maar voor zover ik weet zijn er in het kader van openbare werken maar weinig of geen plannen om parkings aan te leggen ter compensatie van geschrapte parkeerplaatsen.*

- la demande de stationnement : densité de la population, nombre de ménages, possession de voitures et de garages, niveau de performance des solutions de remplacement de la voiture individuelle (transports publics, voitures en partage...). Le besoin de parking reflète ces paramètres et en fait la synthèse.

- la capacité d'absorption du quartier ou de la zone autour du domaine où des suppressions auront lieu. La valeur seuil de cette donnée, fondamentale pour le calcul, est évaluée à 85%. Ce seuil est considéré dans la littérature scientifique comme celui ayant un impact sur la mobilité ;

- le maintien des places de parking réservées par une réfection systématique. Les services techniques de l'agence de stationnement proposent deux types de scénarios de compensation : minimaliste et maximaliste.

La création de près de 200 places de parking sous la place du Miroir à Jette compensera les suppressions provenant de son réaménagement en surface. Toute suppression liée à des compensations doit faire l'objet de notifications à parking.brussels. À ce jour, peu de notifications lui ont été faites, ce qui réduit de facto les projets de compensation.

Au niveau des projets pilotes, l'agence régionale de stationnement est en train d'élaborer une étude qui analyse l'opportunité de compenser les suppressions de places lors du réaménagement de la chaussée d'Ixelles et de la place Fernand Cocq.

Les différents projets Park & Ride (P+R) totaliseront quelque 8.000 emplacements de parkings supplémentaires hors voiries publiques. Il faut en tenir compte dans le calcul des compensations pour les emplacements supprimés sur la voie publique.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis bien conscient qu'il n'est pas possible de trouver de l'espace partout pour créer des parkings hors voirie, mais, à ma connaissance, mis à part le cas de la place du Miroir à Jette, il n'y a pas ou très peu de projets de compensation significative du stationnement supprimé en voirie à la suite des

Parking.brussels houdt zich vooral bezig met overstapparkings.

Ik ben verbaasd u te horen zeggen dat wij bij de berekening van de compensatieplaatsen rekening moeten houden met de 8.000 plaatsen op overstapparkings. Ik begrijp niet hoe je de schrapping van parkeerplaatsen in centraal in het gewest gelegen gemeenten kunt compenseren met overstapparkings aan de rand van het gewest.

Wij hebben de indruk dat iedereen de hete aardappel doorschuift. Het interesseert de burger niet wie er verantwoordelijk is: Brussel Mobiliteit, parking.brussels of de gemeenten. De burger wil gewoon een goede dienstverlening. Er moet dus een oplossing komen in samenwerking met alle beleidsniveaus.

Wanneer je Brussel Mobiliteit over de werken in de Buyllaan interpelleert, word je naar parking.brussels doorverwezen. Het gaat nochtans om een verplichting die in het Iris 2-plan en het parkeerbesluit is opgenomen.

Mijn fractie voorstander is voorstander van de afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg, op voorwaarde dat die door parkeerplaatsen buiten de openbare weg worden gecompenseerd.

Sommigen willen misschien gewoon de automobilisten verplichten om hun wagen thuis te laten, maar dat is niet onze visie. Iedereen moet vrij zijn vervoerswijze kunnen kiezen.

De overheid heeft de plicht om positieve oplossingen uit te werken, zoals het openbaar vervoer ontwikkelen, autodelen stimuleren, parkeerplaatsen van bedrijven, supermarkten of particulieren ter beschikking van buurtbewoners stellen of de schrapping van parkeerplaatsen op de openbare weg compenseren. Dat is de filosofie van het regeerakkoord. Ik hoop dat u die deelt. Het is overigens parking.brussels die daar verantwoordelijk voor is.

Wat bedoelt u trouwens met een behoorlijke compensatie?

différents chantiers. Aujourd'hui, parking.brussels s'occupe principalement des parkings de transit.

Je suis un peu étonné de vous entendre dire qu'il faut prendre en considération les 8.000 places de parking de transit pour calculer les compensations, alors que ces parkings sont censés se situer en bordure de la Région. Je vois mal une commune de la première couronne pouvoir compter sur la compensation d'emplacements grâce à des parkings construits quasiment à la frontière de la Région.

Les rénovations de chantiers et les projets fleurissent et sont exécutés, et l'on a l'impression que chacun se renvoie la balle : Bruxelles Mobilité, gestionnaire de voirie, dira que c'est la responsabilité de parking.brussels... Cela n'intéresse pas le citoyen ! Pour lui, il s'agit d'un service public, peu lui importe qu'il relève de la Région ou des communes. La réponse doit être concertée entre les différents niveaux de pouvoir. Dans le cadre de la rénovation de l'avenue Buyl, lorsque l'on interroge l'administration de Bruxelles Mobilité sur la compensation, elle renvoie à parking.brussels. Or, il s'agit bien d'une obligation coulée dans le Plan Iris 2 et dans l'arrêté de stationnement.

Dans un souci d'améliorer la cadre de vie des habitants, mon parti est favorable à la suppression d'emplacements sur la voie publique, à condition qu'ils soient compensés par des places hors voirie. La déclaration de politique régionale (DPR) reprend d'ailleurs cette proposition.

Certains souhaitent peut-être simplement mettre des bâtons dans les roues des automobilistes pour les contraindre à abandonner leur véhicule. Ce n'est pas notre vision : chacun doit librement choisir son mode de transport. Les pouvoirs publics, et en particulier la Région, ont le devoir d'apporter des solutions positives, comme développer les transports publics, encourager le covoiturage et la mise à disposition de stationnements d'entreprises, de supermarchés, voire de particuliers, au profit des riverains.

La compensation significative hors voirie de stationnements supprimés en voirie fait partie de ces solutions. C'est la philosophie de la DPR et j'espère que vous la partagez. Parking.brussels en a, à tout le moins, la responsabilité.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat zullen we bepalen zodra we met de berekeningen beginnen.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
BORIS DILLIÈS**

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

**betreffende "de voorlopige aanleg van de
rotonde Louiza".**

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

**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 ticket- en tariefintegratie in
het openbaar vervoer en de verdere uitrol
van de Mobibkaart".**

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.

Pouvez-vous me préciser la définition de l'adjectif "significatif" dans l'expression "compensation significative" ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sera déterminé quand on s'attaquera au calcul.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BORIS DILLIÈS

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

**concernant "les aménagements provisoires
du rond-point Louise".**

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

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'intégration billettique et
tarifaire dans les transports en commun et
la poursuite du déploiement de la carte
Mobib".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de reclame voor de auto op de
bussen van de MIVB".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik was met stomheid geslagen toen ik de reclame van Zipcar zag op de bussen en trams van de MIVB. De reclame van het freefloatingbedrijf suggereerde dat je maar beter een van zijn wagens kan gebruiken als je geen zin hebt om voor een paar kilometer de fiets of de bus te nemen. De reclame van DriveNow, een ander freefloatingbedrijf, zet dan weer aan tot het gebruik van een BMW in plaats van het openbaar vervoer. Die twee voorbeelden tonen aan dat freefloatingbedrijven zich eerder richten tot fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer dan tot automobilisten.*

Dat de voertuigen van de MIVB als drager dienen voor dergelijke reclameboodschappen, is te gek voor woorden. Deze reclame-inkomsten wegen geenszins op tegen de negatieve impact op de maatschappelijke belangen en de belangen van de MIVB, en tegen de externe kosten die voortvloeien uit het gebruik van de wagen in de stad.

Een aantal jaar geleden heeft de MIVB een internationale expert uitgenodigd. Nadat die een bus had zien rijden met reclame voor een automerk, waarschuwde hij voor het averechtse effect van dergelijke praktijken. Blijkbaar is die verwittiging in dovemansoren gevallen.

Er zijn sowieso niet veel criteria waaraan reclame bij de MIVB moet voldoen. Voldoet voornoemde reclame, die rechtstreeks ingaat tegen het beleid, aan die luttele criteria?

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

**concernant "la promotion de la voiture sur
les bus de la STIB".**

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai découvert avec stupeur des bus et des trams de la STIB arborant une publicité pour la société de free floating Zipcar.

Je suis vraiment interloquée par le slogan : "Pas envie de faire Héros-Bascule à vélo ?" ! Autrement dit, si vous n'avez pas envie de pédaler pendant 2,5km, prenez la voiture. En outre, les bus qui portent cette publicité sont précisément ceux dont l'itinéraire relie ces deux endroits. C'est assez désolant.

Cette publicité est la preuve que le free floating s'adresse en fin de compte davantage aux usagers des transports publics et aux cyclistes qu'aux automobilistes. D'ailleurs, pas plus tard que ce midi, j'ai croisé une voiture DriveNow sur laquelle il est écrit : "Public comme le métro, confortable comme une BMW". Entendez : "Ne prenez pas le métro, prenez la BMW" !

Il est insensé que la société régionale de transports publics serve de support promotionnel à un usage irrationnel de la voiture. Les quelques sous que rapporte une telle publicité à la STIB sont largement repayés par la collectivité, STIB comprise, eu égard aux coûts externes de l'usage de la voiture en milieu urbain.

Il y a quelques années, lors d'un rendez-vous de progrès organisé par la STIB elle-même, un expert étranger invité pour l'occasion, après avoir vu un bus exhibant une publicité pour une voiture, avait épinglé le caractère contre-productif de ce type de pratique. Manifestement, ces paroles sont tombées dans l'oreille d'un sourd.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb er niets op tegen dat er op de MIVB-voertuigen reclame prijkt voor carsharingbedrijven, want het gaat om complementaire vervoermiddelen. Gezien het succes van die bedrijven bij de Brusselaars, ga ik ervan uit dat zij het met mij eens zijn.*

De MIVB mag slechts reclame voor autodelen aanvaarden als die niet denigrerend is voor het openbaar vervoer en beantwoordt aan het ethisch reclamecharter van de MIVB. De reclame van Zipcar is grappig bedoeld, maar ik geef toe dat de slogan nogal onhandig gekozen is.

Controle op reclameslogans van privébedrijven behoort niet tot mijn bevoegdheid, maar ik zal de MIVB tot alertheid aanmanen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U bent ziende blind. Zipcar en DriveNow richten zich in hun reclame telkens opnieuw tot voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Ik heb nog nooit gezien dat ze zich tot automobilisten richten. Ze hebben hoogstens eens gesuggereerd dat je met carsharing geen parkeerproblemen ondervindt.*

U zegt dat die bedrijven succesvol zijn. Ik betwijfel echter of hun klanten mensen zijn die hun auto hebben laten staan om aan carsharing te doen, wat toch uiteindelijk ons doel is.

Ce genre de message, objectivement contraire aux politiques annoncées - à défaut d'être menées par le gouvernement régional -, répond-il aux quelques malheureux critères que les messages publicitaires auxquels le patrimoine de la STIB sert de support doivent respecter ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai absolument aucun problème à ce que la STIB fasse la publicité de sociétés de partage de voiture sur ses véhicules. J'ai toujours dit que ces modes de transport étaient complémentaires. Les Bruxellois partagent mon point de vue, puisqu'ils se sont abonnés en nombre auprès de ces sociétés.

Pour les campagnes de voitures partagées, je rappelle que la STIB ne peut accepter que des visuels et formats sans comparaison dénigrante pour les transports publics, et qui respectent sa charte d'éthique publicitaire. Zipcar a voulu faire de l'humour, mais je reconnais que son choix de slogan est malheureux.

Les slogans publicitaires des sociétés privées ne relèvent pas de ma responsabilité, mais j'attirerai l'attention de la STIB sur la nécessité, pour accepter des campagnes publicitaires sur ses véhicules, que celles-ci se fassent dans une optique de complémentarité, et pas de concurrence.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il n'est pire aveugle que celui qui ne veut voir. Dans leurs publicités, tant Zipcar que DriveNow s'adressent systématiquement aux usagers du transport public, aux cyclistes et aux piétons. Je n'ai pas encore vu la moindre publicité d'une de ces sociétés évoquant l'abandon de la voiture individuelle pour cette solution de remplacement. Éventuellement, elles suggèrent qu'avec elles, il n'y aura plus de problème de parking. Je vous dis depuis le début que ces sociétés concurrencent avant tout les modes de déplacement alternatifs, et c'est en train de se vérifier : elles le démontrent elles-mêmes par leurs publicités.

Vous dites que cela séduit bon nombre de gens,

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *De regering is momenteel aan het onderhandelen over de nieuwe beheerovereenkomst van de MIVB. We zouden daar misschien een ethisch onderdeel aan kunnen toevoegen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat kan ik alleen maar toejuichen. Ik vraag al jaren aandacht voor het commerciële reclamebeleid bij de MIVB.*

We zouden ons ook kunnen inspireren op wat de Londense burgemeester heeft gedaan tegen reclame waar vrouwen tot objecten worden herleid.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de afschaffing van de
beoordelingsbevoegdheid voor de
controleurs van de MIVB".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Een recente update van de toestellen voor de controle van de vervoerbewijzen ontnemt de controleurs van de MIVB elke beoordelingsvrijheid*

mais nous devrions peut-être nous en inquiéter. Les personnes séduites se seraient-elles déplacées en voiture sans les véhicules partagés ? J'aimerais que les gens utilisent moins leur voiture individuelle au profit de Zipcar ou DriveNow, mais ce n'est pas du tout ce qui est en train de se passer.

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Le gouvernement est en train de négocier le prochain contrat de gestion de la STIB. Nous pourrions envisager d'y ajouter un volet éthique, demandant à la STIB de réfléchir à ce genre de publicités.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne peux que soutenir cette proposition. Nous pouvons même aller voir à Londres, où l'excellent maire travailliste a également mené une action contre les publicités véhiculant l'image de la femme comme un objet.

Je suis tout à fait ouverte à une réflexion sur la publicité commerciale sur le réseau de la STIB. Je le demande depuis des années !

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la suppression de tout pouvoir
d'appréciation aux contrôleurs de la STIB".**

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une récente mise à jour des appareils de contrôle des équipes d'inspection des tickets de la STIB retire désormais aux contrôleurs tout pouvoir d'appréciation quant à

met betrekking tot het opstellen van een proces-verbaal.

De controleurs van de MIVB staan nochtans niet bekend voor hun laksheid. Wel worden zij soms geconfronteerd met situaties die een menselijke reactie vergen. Personen zonder papieren kunnen bijvoorbeeld toch niet systematisch geverbaliseerd worden?

Hetzelfde geldt voor een persoon die zijn kaart is vergeten te ontwaarden maar die een geldig abonnement heeft, of een persoon die zijn kaart niet heeft kunnen ontwaarden omdat het voertuig te vol zit. U zult mij misschien antwoorden dat het volstaat om een klacht in te dienen, maar u weet net als ik hoe omslachtig die procedure is. Bovendien liggen de beheerskosten in dat geval hoger dan de opbrengst van de boete.

De MIVB-reizigers worden vaak geconfronteerd met technische defecten, vertragingen en verplaatsingen van de haltes, maar zij verdragen dat gelaten. Het lijkt mij dus nogal straf om zo onbuigzaam op te treden.

Volgens mij zal deze beslissing het werk van de controleurs bemoeilijken en bij de reizigers een gevoel van onrechtvaardigheid opwekken.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De controleurs van de MIVB zijn beëdigde ambtenaren die moeten nagaan of het regeringsbesluit wordt nageleefd.*

Zij zijn dus verplicht om een proces-verbaal op te stellen wanneer iemand geen geldig vervoersbewijs heeft of over een geldig vervoersbewijs beschikt maar het niet heeft gevalideerd. Hun opdracht wordt door de wet bepaald.

Doel is om de reizigers zo objectief en billijk mogelijk te behandelen. De controleurs behouden

l'opportunité de rédiger un procès-verbal.

Les équipes de la STIB chargées de cette tâche ne sont pourtant pas connues pour leur laxisme. Leur travail les confronte à des situations tangentes qui nécessitent une interprétation humaine plutôt que robotique. Parmi celles-ci, la situation des personnes en errance, dépourvues de papiers, est évidente. Qu'espère-t-on obtenir en les verbalisant systématiquement ?

Il en va de même pour une personne qui a oublié de pointer sa carte, mais qui détient un abonnement en ordre ou qui n'a pu valider sa carte parce qu'elle se trouvait dans un bus ou un tram bondé. Vous me répondrez qu'il suffit d'introduire une réclamation, mais vous savez comme moi combien la procédure est fastidieuse. Et si, par enchantement, un usager active cette procédure, cela coûtera bien plus cher en frais de gestion que le produit rapporté par l'amende.

Les usagers réguliers de la STIB sont fréquemment confrontés à des aléas dans le chef de la STIB (pannes, retards, déplacements d'arrêts...). Ils font pourtant contre mauvaise fortune bon cœur. Il est donc un peu culotté de se montrer stupidement inflexible à leur égard, même s'ils ne lèsent en rien la STIB.

En quoi ce choix, qui risque surtout de se traduire par une augmentation de la pénibilité du travail pour les personnes en charge de ces contrôles et un sentiment d'injustice envers la STIB chez une série d'usagers, apportera-t-il une amélioration à la collectivité ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les agents de contrôle de la STIB sont des agents assermentés. Ils sont chargés de rechercher et de constater, par procès-verbal, les infractions à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale régissant cette matière.

Les agents sont nommés, ils ont prêté serment et sont donc tenus d'établir un constat lorsque des personnes ne sont pas en règle de titre de transport, y compris pour les titres de transport valables mais non validés. Leur rôle est donc défini, et leur mission, décrite par la loi. La STIB respecte celle-

de mogelijkheid om in de rubriek "opmerkingen" van het proces-verbaal verzachtende omstandigheden te vermelden.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Waren er vroeger dan zo veel problemen?*

Wat als een kind vergeten is zijn abonnement te valideren? Hoe moet een controleur dan reageren, wetende dat de ouders erg kwaad zullen zijn?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Laksheid zet de deur open voor bepaald gedrag. Misschien valideert het kind zijn abonnement nooit.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *In sommige gevallen helpt een proces-verbaal niet en kan het zelfs ernstige gevolgen hebben.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Doel is om elk geval zo objectief mogelijk te beoordelen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Is de huidige situatie dan zo dramatisch? Uiteraard moeten reizigers die systematisch zonder vervoerbewijs reizen, een boete krijgen. Er zijn echter ook gevallen die een menselijke aanpak vergen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij zullen de maatregel achteraf evalueren.*

- Het incident is gesloten.

ci scrupuleusement.

Il s'agit aussi d'agir en toute objectivité et en toute équité envers tous les voyageurs. Les agents conservent la possibilité, à la rubrique "remarques" du constat, d'indiquer les circonstances atténuantes du voyageur pris en défaut, ou toute information dont les services de la STIB peuvent tenir compte pour établir la sanction.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'entends bien votre réponse, mais les problèmes étaient-ils si nombreux jusqu'ici ? Je n'en ai pas l'impression. Les contrôleurs de la STIB n'ont pas la réputation d'être particulièrement laxistes.

Imaginons un contrôleur de la STIB face à un gamin qui a oublié de valider son abonnement et qui sait que ses parents seront très fâchés. Comment réagira-t-il ?

M. Pascal Smet, ministre.- Le laxisme risque d'ouvrir la porte à certains comportements. L'enfant peut oublier tous les jours de valider son abonnement !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Dans certaines circonstances, la verbalisation n'apporte rien et peut avoir de graves conséquences.

M. Pascal Smet, ministre.- Le but est de juger chaque cas de manière objective.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La situation actuelle est-elle tellement problématique ? Je ne vous parle pas de voyageurs qui circulent systématiquement sans titre de transport, mais de cas plus ambigus qui méritent une appréciation humaine.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous évaluerons le dispositif.

- L'incident est clos.

**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 "het inleggen van gratis pendel-
bussen tussen de parkeergelegenheden aan
de Kleine Ring en Winterpret".**

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*-
*Wij hebben via de pers vernomen dat het Brussels
Gewest shuttlebussen heeft gefinancierd die
bezoekers van de parkings in de omgeving van de
Kleine Ring naar Winterpret vervoerde. Wie heeft
dat initiatief genomen?*

*De shuttles waren gratis voor de gebruikers, maar
kostten de MIVB uiteraard geld. Wie heeft de
maatregel gefinancierd? Hoe werd de MIVB
vergoed voor deze uitzonderlijke dienstverlening?
Wat was de kostprijs?*

*Hebben deze shuttles gedurende de volledige duur
van Winterpret gereden? Heeft er al een evaluatie
plaatsgevonden, of is die nog gepland?*

*Was deze dienstverlening er enkel voor dit
specifieke evenement of kunnen andere
organisatoren van evenementen er ook een beroep
op doen?*

*Zullen deze shuttlebussen tussen de parkings en het
stadscentrum toegankelijk zijn voor de modale
Brusselaar? Het lijkt ons tegenstrijdig om
autobestuurders een gratis shuttle aan te bieden
als gebruikers van het openbaar vervoer geen
korting op hun vervoersbewijs krijgen. Zij zijn
uiteindelijk niet verantwoordelijk voor de files.*

*In feite draagt u bij aan de verspreiding van de
opvatting dat heel wat automobilisten zich laten
afschrikken door de kostprijs van het openbaar
vervoer en dat het aantrekkelijker zou worden als
het gratis is.*

Welke mogelijkheden zou u voorstellen om in de

**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 "la mise en place de bus-
navettes gratuits reliant les parkings de la
Petite ceinture et Plaisirs d'hiver".**

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Cette question a été
déposée en novembre, mais garde toute sa
pertinence.

Nous avons appris, grâce à la presse, que la Région
bruxelloise avait financé une navette gratuite pour
les visiteurs motorisés de Plaisirs d'hiver. Lors de
ce marché hivernal, une navette passait toutes les
dix minutes prendre les personnes qui avaient garé
leur voiture dans l'un des parkings de la Petite
ceinture : une ligne pour les parkings Manhattan,
Rogier et Botanique ; une autre ligne pour Toison
d'Or, Poelaert et Albertine.

Qui a pris cette initiative ? Le gouvernement, la
STIB, la Ville de Bruxelles, les opérateurs de
parking ou l'organisateur de Plaisirs d'hiver ?

Si ces navettes sont gratuites, elles n'en ont pas
moins un coût pour la STIB. Qui a financé ce
système de navette ? Comment la STIB a-t-elle été
dédommagée pour la mise en œuvre de ce service
exceptionnel ? À quel montant s'est-elle élevée
pour la STIB ?

Ces navettes ont-elles fonctionné du 25 novembre
2016 au 1^{er} janvier 2017, durant toute la période du
marché hivernal ? Une évaluation du dispositif est-
elle en cours ou est-elle prévue ?

Pourquoi un tel service est-il offert à cet événement
précis ? S'agit-il d'une opération ponctuelle ou
d'autres organisateurs d'événements pourront-ils
systématiquement bénéficier de ce service ?

Par ailleurs, ces navettes gratuites entre les
parkings et le centre-ville seront-elles accessibles

toekomst automobilisten te overtuigen om de overstapparkings dagelijks te gebruiken?

Weet u hoeveel mensen de shuttledienst hebben gebruikt? Ik heb er namelijk een aantal leeg zien rondrijden, wat me nogal stoorde.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Veel mensen bezoeken in de eindejaarsperiode het stadscentrum, wat ook een grote autodruk met zich brengt. Sinds vorig jaar worden er maatregelen genomen om de toegang tot het centrum vlotter te laten verlopen.*

In juni 2016 hebben wij contact opgenomen met de organisator van Winterpret om na te gaan hoe hij duurzame vervoersmethoden kon inzetten om het autoverkeer te verminderen. Daarna heb ik een vergadering georganiseerd met alle betrokkenen: Brussels Major Events (BME), Brussel Mobiliteit, de MIVB, de parkinguitbaters en het kabinet van de schepen van Mobiliteit van de stad Brussel. Naar aanleiding van deze vergadering werden verschillende maatregelen genomen. Om te vermijden dat bezoekers met de auto naar de stad zouden gaan, werd van 25 november tot 1 januari elk weekend vanaf elf uur een gratis shuttlebus ingezet tussen de parkings van de Kleine Ring en het stadscentrum.

au citoyen bruxellois lambda ? Il nous semble en effet paradoxal d'offrir une navette de la STIB gratuite pour les personnes se déplaçant en voiture, alors que les usagers des transports en commun, qui ne sont pas responsables de la congestion routière, n'obtiennent aucune réduction sur le montant de leur titre de transport.

Enfin, en instituant ce service, vous promouvez indirectement l'idée selon laquelle le prix d'un ticket de transport public peut être considéré comme un repoussoir au quotidien pour nombre d'automobilistes navetteurs et la gratuité, comme un élément attractif pour la mobilité sur le réseau de la STIB.

Quelles sont les options que vous développerez pour élargir ou non cette réflexion à l'occupation journalière des parkings de dissuasion actuels et futurs à l'entrée de la Région ?

Ma dernière interrogation a fait l'objet d'une question écrite, mais je vais également vous la poser oralement. Connaissez-vous déjà le taux de fréquentation de ces navettes et avez-vous évalué cette opération ? J'ai constaté que plusieurs navettes circulaient vides, ce qui m'interpelle.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme vous le savez, le centre-ville connaît toujours une période d'affluence à la fin de l'année, avec les Plaisirs d'hiver et les achats en prévision des fêtes. Cela accroît sensiblement la pression automobile. Depuis l'année dernière, des mesures supplémentaires ont été prises pour fluidifier l'accès au centre-ville au maximum.

En juin 2016 déjà, nous avons pris contact avec l'organisateur des Plaisirs d'hiver pour examiner avec lui les mesures qu'il pouvait prendre pour promouvoir des modes de transport durables et réduire le trafic automobile.

Ensuite, à mon initiative, une réunion a été organisée avec toutes les parties concernées - Brussels Major Events (BME), Bruxelles Mobilité, la STIB, les exploitants de parkings et le cabinet de l'échevine de la Mobilité de la Ville de Bruxelles. À l'issue de cette réunion, différentes mesures ont été décidées. Pour éviter que les visiteurs ne se rendent en ville en voiture, une

De gegevens van Winterpret werden verwerkt in de applicatie Osiris en Brussel Mobiliteit heeft met BME de mogelijke maatregelen onderzocht op het vlak van zachte mobiliteit. De Brusselse regering heeft een subsidie van 25.000 euro toegekend aan BME om uitgebreid te communiceren over de mobiliteit in het kader van dit evenement.

Er werd ook aan het kabinet van de Brusselse schepen van Mobiliteit voorgesteld om tijdens de weekends enkel buurtbewoners te laten parkeren in de omgeving van Winterpret. Anders dreigt het risico dat bezoekers in de zijstraten parkeren en buurtbewoners geen parkeerplaats meer vinden.

De gratis shuttles waren beschikbaar voor iedereen die het centrum of Winterpret wilde bereiken en hebben 115.000 euro gekost. De financiering was geen probleem.

De MIVB heeft een beroep gedaan op een onafhankelijk bureau om tellingen en enquêtes uit te voeren waarmee het gebruik van de shuttles en het profiel van de gebruikers kon worden bestudeerd. Ik heb de resultaten nog niet ontvangen, maar ze kunnen nuttig zijn om de dienstverlening volgend jaar nog te verbeteren.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Ik hoop dat er voortaan nog beter zal worden gecommuniceerd over de shuttles.*

- Het incident is gesloten.

navette de bus gratuite a été mise en place tous les week-ends à partir de 11h, entre les différents parkings de la Petite ceinture et le centre-ville, du 25 novembre au 1^{er} janvier.

Les Plaisirs d'hiver ont été enregistrés dans la plate-forme Osiris, et Bruxelles Mobilité a examiné avec BME les mesures envisageables en matière de mobilité douce. Le gouvernement bruxellois a octroyé une subvention de 25.000 euros à BME pour organiser une communication intensive sur la mobilité dans le cadre de cet événement.

Il a également été proposé au cabinet de l'échevine de la Mobilité d'installer durant les week-ends autour des Plaisirs d'hiver un périmètre accessible aux seuls riverains, afin d'éviter que les visiteurs ne tournent en rond à la recherche d'une place pour se garer dans les petites rues avoisinantes, aux dépens des habitants du quartier.

L'exploitation des navettes de bus, gratuites et accessibles à toute personne désireuse de se rendre au marché de Noël ou dans le centre, a coûté 115.000 euros. Ce financement n'a pas posé de problème.

La STIB a fait appel à un bureau indépendant pour effectuer des comptages et des enquêtes destinées à évaluer la fréquentation de la navette et le profil de ses utilisateurs. Je n'ai pas encore reçu les résultats de cette étude, qui devraient nous permettre d'améliorer le dispositif l'année prochaine, ainsi que la communication préalable.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Merci pour votre réponse. Elle me semble satisfaisante, puisque mon but était de savoir ce que ça a coûté et comment on a organisé les choses, ainsi que d'espérer qu'à l'avenir, vous en fassiez encore plus, par exemple avec une publicité informant les gens sur ce mode de déplacement.

- L'incident est clos.

GEMOTIVEERDE MOTIE

ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Bruno DE LILLE (N) tot de heer Pascal SMET, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende « de bevrozing van de spoorinvesteringen van de NMBS en Infrabel en de gevolgen voor het GEN ».

(gehouden in de Commissie voor de Infrastructuur van 16 januari 2017)

* * *

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord hebbende de interpellatie van de heer Bruno DE LILLE betreffende « de bevrozing van de spoorinvesteringen van de NMBS en Infrabel en de gevolgen voor het GEN » en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken ;

Gelet op:

- 1° de legislatuuroverschrijdend en parlamentsbreed gedragen Brusselse spoorstrategie met betrekking tot het Gewestelijk ExpressNet (GEN), zoals goedgekeurd in een gezamenlijke resolutie van het Brussels Parlement op vrijdag 13 maart 2015 ;
- 2° het Brussels regeerakkoord 2014-2019 waarin onder meer staat « De Regering zal er (...) bij de federale Regering en de NMBS-groep op aandringen om de spoorweginfrastructuur zodanig in te richten dat er in minstens 30 bestaande stations een trein is om het kwartier tijdens de piekuren, er ten minste twee treinen zijn per uur tijdens de daluren, en er ook een vervoersaanbod gewaarborgd wordt tijdens het weekend met minstens drie treinen per uur » ;

Overwegende dat:

- 1° van de ongeveer 400.000 dagelijkse pendelaars er ongeveer 55 procent met de auto naar Brussel komt en dat de filezwaarte op de Brusselse Ring de voorbije drie jaar met 25 procent is gestegen ;
- 2° het mobiliteitsprobleem en de filedruk in het Brussels Gewest bedrijfsleiders doen overwegen om de vestiging van hun bedrijven in de twee andere gewesten te delocaliseren ;
- 3° de gevolgen van het toenemend autoverkeer bijzonder nefast zijn voor de gezondheid en de leefkwaliteit van de Brusselaars en meer bepaald voor de meest kwetsbaren zoals kinderen, ouderen en zieken ;
- 4° het nieuwe meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep al ernstige vertraging heeft opgelopen ;
- 5° de Minister vreest dat de besparingen die de federale Regering doorvoert op de NMBS en Infrabel een dusdanige invloed zullen hebben dat er van de beloofde uitrol van het GEN tegen eind 2017 geen sprake zal zijn ;

-
- 6° de maximale uitrol van het GEN, zoals door het Brussels Parlement gewenst, nog vele jaren op zich zal laten wachten en wellicht extra vertraging oploopt door de impact van de federale besparingen op het budget van de NMBS en Infrabel ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- 1° Er bij de federale Regering op aan te dringen zo snel mogelijk een ambitieus meerjareninvesteringsprogramma 2016-2020 en een nieuw vervoersplan 2017 te finaliseren ;
- 2° Er bij de federale Regering op aan te dringen om hierbij de Brusselse openbare vervoerstrategie zo maximaal mogelijk te integreren ;
- 3° De federale Regering aan te sporen het door haar aan de NMBS-groep opgelegde, loodzware besparingsproject van 3 miljard euro te heroverwegen zodat er opnieuw perspectief kan worden gegeven aan de twee spoorbedrijven en aan de reiziger ;
- 4° Het Brussels Parlement nauwgezet op de hoogte te houden over de verdere voortgang in dit belangrijk dossier en om Minister François Bellot en de gedelegeerde spoorwegbestuurders, mevrouw Sophie Dutordoir en de heer Luc Lallemand, uit te nodigen voor een discussie met het Brussels Parlement. ».

Brussel, 18 januari 2017

(Get.) Bruno DE LILLE (N)
Céline DELFORGE (F)

(TRADUCTION)

ORDRE DU JOUR MOTIVÉ

déposé en conclusion de l'interpellation de M. Bruno DE LILLE (N) à M. Pascal SMET, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant « le gel des investissements ferroviaires de la SNCB et d'Infrabel, et les conséquences pour le RER ».

(développée en commission de l'Infrastructure du 16 janvier 2017)

* * *

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Bruno DE LILLE concernant « le gel des investissements ferroviaires de la SNCB et d'Infrabel, et les conséquences pour le RER » et la réponse du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics ;

Vu :

- 1° la stratégie ferroviaire bruxelloise relative au réseau express régional (RER), qui dépasse la présente législature et est largement soutenue par le Parlement, telle qu'approuvée dans une résolution commune du Parlement bruxellois le vendredi 13 mars 2015 ;
- 2° l'accord de gouvernement bruxellois 2014-2019, où on lit notamment ceci : « le Gouvernement préconisera, auprès du Gouvernement fédéral et du Groupe SNCB, l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire afin d'assurer un train tous les quart d'heure en heure de pointe dans minimum 30 gares existantes, et au moins deux trains par heure en heures creuses ainsi qu'une offre de transport le week-end avec un minimum de trois trains par heure » ;

Considérant :

- 1° qu'environ 55 % des quelque 400.000 navetteurs quotidiens viennent à Bruxelles en voiture et que les embouteillages sur le Ring bruxellois ont augmenté de 25 % ces trois dernières années ;
- 2° que les problèmes de mobilité et d'embouteillages en Région bruxelloise poussent les chefs d'entreprise à envisager de délocaliser le siège de leurs sociétés dans les deux autres régions ;
- 3° que les conséquences de l'augmentation du trafic automobile sont particulièrement néfastes pour la santé et la qualité de vie des Bruxellois, en particulier pour les plus vulnérables d'entre eux, comme les enfants, les personnes âgées et les malades ;
- 4° que le nouveau plan pluriannuel d'investissements du Groupe SNCB accuse déjà un sérieux retard ;
- 5° que le ministre craint que les économies réalisées par le Gouvernement fédéral sur la SNCB et Infrabel auront une incidence telle qu'il ne pourra être question du déploiement du RER promis pour la fin 2017 ;

-
- 6° que le déploiement maximal du RER souhaité par le Parlement bruxellois se fera encore attendre de nombreuses années et accusera peut-être un retard supplémentaire en raison de l'impact des économies fédérales sur le budget de la SNCB et d'Infrabel ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- 1° d'insister auprès du Gouvernement fédéral pour qu'il finalise au plus vite un programme pluriannuel d'investissements 2016-2020 ambitieux ainsi qu'un nouveau plan de transport 2017 ;
- 2° d'insister auprès du Gouvernement fédéral pour qu'il y intègre au maximum la stratégie bruxelloise pour les transports en commun ;
- 3° d'encourager le Gouvernement fédéral à reconsidérer le projet accablant de trois milliards d'euros d'économies qu'il a imposé au Groupe SNCB, afin de pouvoir à nouveau offrir une perspective aux deux entreprises ferroviaires ainsi qu'au voyageur ;
- 4° de tenir le Parlement bruxellois rigoureusement informé de l'avancement de ce dossier important et d'inviter le ministre François Bellot et les administrateurs délégués des chemins de fer, Mme Sophie Dutordoir et M. Luc Lallemand, à en débattre avec le Parlement bruxellois.»

Bruxelles, le 18 janvier 2017

(S.) Bruno DE LILLE (N)
Céline DELFORGE (F)